Nr. 1 (20) — Styczeń 1932 r. — Cena zł. 1.20. — Rok II.

POLSKA FLOTA NARODOWA



ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

POLSKA
FLOTA NARODOWA
ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Nr. 1 (20) Warszawa, styczeń 1932 r. ROK II.

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI
REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

CO DALEJ?

W ostatnim Nr. „Polskiej Floty Narodowej“ uchyliłem nieco zasłony, kryjącej zakulisową stronę pracy Komitetu Floty Narodowej; maszynerję, poruszającą cały, dziś już wielki, aparat organizacji. Uczyniłem to świadomie w celu, ażeby, z jednej strony — poinformować szerszy ogół o istotnym stanie rzeczy, z drugiej, ażeby zwrócić czujność zwolenników idei Komitetu w ich dążeniu do ugruntowania znaczenia Polski na morzu i zachęcić ich do wytrwania.

Zdawałoby się, że cóż prostszego i naturalniejszego jest nad taki stan rzeczy: odłogiem stoi puste pole, nieruszone od wieków pługiem czynu, zapomniane w rozgwarze deklamacyj na temat potrzeby ukochania morza, zwycięskich bitew floty polskiej w przeszłości, wielkich marynarzy polaków, odkrywających lądy nieznane i t. p. Przychodzi ktoś i powiada: do czynu, całe społeczeństwo do pracy, do budowy wielkiej floty morskiej! Kto wątpi, niech zostanie na uboczu, kto pragnie widoku polskich okrętów i wierzy, niech staje do pracy!

Cóż prostszego, zdawałoby się, że ci „wierzący“ skupią się pod flagą K. Fl. N. i zaczną składać swe datki na budowę okrętów?

Oto minęło lat sześć i K. Fl. N. otoczony jest zastępami niechętnych, pomiędzy którymi uwija się moc zdecydowanych wrogów, pragnących za wszelką cenę zdławić powstającą siłę.

Próżny trud!

Nawet, gdyby udało się im chwilowo powstrzymać rozwój idei ku radości najbliższych naszych nadmorskich sąsiadów i z K. Fl. N. uczynić ruinę, myśl — ziarno z rumowiska wykwitnie: najbliższe pokolenie otoczy je rozumną opieką i zbierze plon stokrotny. Olbrzymie, bo liczące już dziś krocie tysięcy, rzesze pracowników i zwolenników K. Fl. N. będą mogły z dumą wspominać te czasy, gdy oni, jako pierwsi na tem polu pionierzy społeczeństwa, skupili się w pracy w K. Fl. N., ażeby czynem zadokumentować prawo Polski do morza.

Daremny trud!

Pigmeje nie zwalczą społeczeństwa — olbrzyma.

Co uczyniliśmy dotychczas na morzu? Zbudowaliśmy port — Gdynię, daliśmy początek flocie wojennej i handlowej, otwarliśmy dwie szkoły morskie. To wszystko — i to dość dużo. Ale czy to my? Uczynił to Rząd, właściwie zmieniające się Rządy. A my — społeczeństwo?

Ze wstydem musimy schylić głowy. My — przez dwanaście lat kąpaliśmy się w morzu i deklamowaliśmy mniej lub więcej udatne erotyki morskie. Płynęliśmy z mętną falą Wisły do morza (częściowo do Zoppot) i tam osiadaliśmy na piasku.

Gdzie są domy, w których liczne wycieczki młodzieży, mogłyby znaleźć warunki taniego i godnego pobytu nad morzem? gdzie towarzystwa ratunkowe morskie z ich kosztownym taborem? Towarzystwa, mające na celu kulturę nadmorskich Kaszubów? Gdzie, wreszcie, flota jachtowa — świadectwo żywego zainteresowania się morzem społeczeństwa?

Owszem, są te urządzenia i organizacje: Robur, Elibor, — jakkolwiek przemysłowe — wyraz energji społecznej, dom (ek) wycieczkowy Tow. Krajoznawczego w Pucku, parę towarzystw na papierze, kilka jachtów i kilkanaście jachcików w Gdyni, kilkunastu ludzi, interesujących się jachtingiem, cóż jeszcze?

To, zdaje się, wszystko? Niewiele.

Siedzimy na piasku i czekamy, co i kiedy Rząd zrobi.

Nie przesadzam, twierdząc, że pierwszym i jedynym czynem społecznym o szerokim zakroju jest Komitet Floty Narodowej. O zrozumieniu jego zadań w stolicy i ułatwianiu ich osiągnięcia pisałem w ostatnim zeszłorocznym Nr. naszego czasopisma.

Cóż, zatem, dalej?

Odpowiedź prosta, jak prostemi są wszelkie wielkie zagadnienia: iść dalej, nie zrażając się przeciwnościami losu. Głosić, że bez morza, Polska się nie ostoi pośród narodów świata; że morze bez silnej floty morskiej, to plaża tyleż warta, co plaża wiślana; że dość deklamacyj i platonicznych zachwytów nad jego pięknością.

Że czas już jąć się masowo tej pilnej pracy, jaką jest budowa floty; że w państwie polskiem nie powinno być jednego obywatela, któryby nie był członkiem K. Fl. N., że czas już, ażeby samo społeczeństwo wszystkim potwarcom i niszczycielom tej wielkiej idei po męsku powiedziało: precz!

To są życzenia, które w zaczynającym się nowym roku pracy K. Fl. N. pozwalam sobie wypowiedzieć.

I jestem przekonany, że tysiące, rozumiejących po obywatelsku potrzeby kraju, ludzi życzenie to za mną powtórzą.

Odejdźcie i zajmijcie się swojem! Wszak nie jesteście członkami Komitetu Floty Narodowej, nie płacicie na budowę floty. Gdybyście nimi byli, pomoglibyście w pracy. Przy pracy jednak was niema.

Zaczynamy szósty rok pracy.

Co on przyniesie, nie wiemy.

Lecz wiemy, co lata przyszłe przyniosą: zdecydowane zwycięstwo idei Komitetu Floty Narodowej, którą jest przystąpienie całego społeczeństwa, — miljonów obywateli bez różnicy wieku, narodowości i przekonań politycznych do dzieła budowy wielkiej floty morskiej.

M. ZARUSKI.

Z ŻYCIA
KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

NOWOZATWIERDZONE KOŁA.

1. Prezes — Teofil Szydłowski
2. Przewodniczący — Paweł Jakubowicz
3. Przewodniczący — Feliks Dąbrowski
4. Przewodniczący — Franciszek Luter
5. Przewodniczący — Michał Iwanciwski
6. Przewodniczący — Tedor Kuziw
7. Przewodniczący — Iwan Jakowyna
8. Przewodniczący — Morys Nykoła
9. Przewodniczący — Wasyl Mielniczuk
10. Przewodniczący — Michał Krawczyszyn
    Członkowie — Petro Chudiowicz, Andrij Nimec, Artemij Dupiniec, Nykoła Dubanycz.
    Komisja Rewizyjna — Petro Krawczyszyn, Kłym Petrowicz, Danyło Gudz.
11. Przewodniczący — Mikołaj Matyciowski
    Członkowie — Wasyl Magejowicz, Nykota Pawluczkowicz, Petro Halowicz, Wasyl Sikacz, s. Fedora.
    Komisja Rewizyjna — Fedor Jabliński, Fedor Jaremowicz, Hryń Komar.
12. Przewodniczący — Prokop Szeptiak, Hutar, p. Ławoczne
    Członkowie — Wytur Hryć, Huzij Wasyl, Byłeń Jurko, Byłeń Ilko s. Ilka.
    Kom. Rew. — Matwijów Ołeksa, Kurceba Mychajło, Senjowycz Jacko.
13. Przewodniczący — Izydor Till, Burmistrz.
    Członkowie — Józef Klung, Leopold Muchel, Franc. Dąbrowski, W. Jasłoński
    Kom. Rew. — Jakób Klang, Mozes Stermbach, Wolf Rozenberg.
15. Przewodniczący — Wanda Markowska
    Sekretarz — Wanda Piron
    Skarbnik — Zofja Heinrichówna
    Komisja Rewizyjna — Helena Burschówna, Anastazja Milke, Irena Netzlówna.

MILJONOWY PLON.

Komitet Floty Narodowej, będący naczelną organizacją społeczną zbiórki na fundusze budowy okrętów, zebrał w ciągu roku 1930 złotych 550.987.82. Suma powyższa stanowi wpływy netto zarówno Centrali Komitetu w Warszawie, Komitetu Stołecznego i Komitetów Wojewódzkich.

W ciągu 10 miesięcy roku 1931, sama Centrala Komitetu Floty (bez Komitetów Wojewódzkich) zebrała około 250.000 zł.

OBYWATELSKI CZYN BANKOWCÓW.

Dali na Flotę Narodową 2.746 złotych.

Urzędnicy Banku Handlowego w Warszawie, zrzeszeni w Kole Nr. 11 Komitetu Floty Narodowej przy Banku Handlowym w Warszawie, przesłali Stołecznemu Komitetowi Floty Narodowej zł. 75.— tytułem zwrotu za nalepki i zł. 44.— tytułem jednorazowej ofiary od członków Koła na rzecz budowy Floty Narodowej.

W dniu 1 października rb. członkowie tego Koła zakończyli zbiórkę na rzecz budowy łodzi podwodnej p. n. „Odpowiedź Treviranusowi“, z wynikiem gotówkowym w sumie złotych 2.287. Sumę tę wpłacono Komitetowi w różnych ratach i różnych terminach. Razem więc ofiarni i patrjotyczni obywatele — urzędnicy Banku Handlowego w Warszawie, zebrali na fundusze Komitetu Floty Narodowej 2.746 zł.

KOCHANY DAR — OD KOCHANYCH DZIECI.

Najmłodsi patrjoci na budowę Floty Narodowej.

Kierownik Szkoły męskiej w Kałuszu, woj. stanisławowskiego p. Onufry Kurdydyk, nadesłał Komitetowi Floty Narodowej w Warszawie złotych 10 na „Dar Szkoły Polskiej“ z listem treści następującej:

„Proszę uprzejmie wpisać tę kwotę drobnogroszową od dzieci mojej szkoły w rubrykę „Dar Szkoły Polskiej“ — lecz trzeba zawsze mieć to na oku, że są to grosze dzieci polskich, niemieckich, ukraińskich i żydowskich. Co może, to dziatwa przynosi — cel wzniosły, a czasy złe. Cieszę się że i to mogę wysłać od kochanych dzieci“.

OBYWATELSKI CZYN PODOFICERÓW

Dowiadujemy się, że Korpus Podoficerski 28 Bataljonu Ochrony Pogranicza opodatkował się dobrowolnie od dnia 1 listopada 1931 r., na rzecz funduszów Komitetu Floty Narodowej w Warszawie.

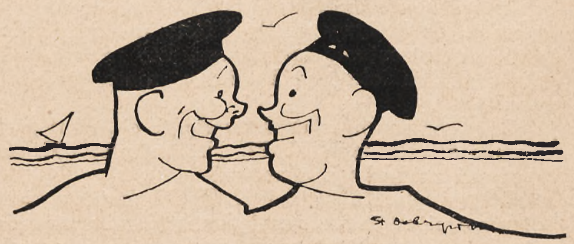
Patrjotyczni podoficerowie zobowiązali się płacić po 20 groszy miesięcznie od osoby. Zadeklarowane składki przesłano Komitetowi.

GIMNAZJUM W KOWLU

odpowiada „Traviranusom“.

W dniu sylwestrowym, 1931 roku, odwiedził Centralę Komitetu Floty Narodowej w Warszawie, p. dr. Jan Mirwiński, dyrektor Państwowego Gimnazjum Koedukacyjnego w Kowlu i złożył na fundusz budowy okrętów pod hasłem: „Odpowiedź Treviranusowi“ — zł. 317.— zebrane przez uczniów i uczennice Gimnazjum w wyniku dyskusji, którą patrjotyczna młodzieeż odbyła w swoim czasie na temat napastliwego przemówienia Herr Treviranusa.

Dzielne jest Gimnazjum Koedukacyjne w Kowlu i może być przykładem dla inych. Komitet Floty składa na tem miejscu serdeczne podziękowanie patrjotycznej młodzieży.



TREŚĆ NUMERU:

Z okazji Nowego Roku Redakcja i Administracja Polskiej Floty Narodowej składa serdeczne życzenia wszystkim Przyjaciołom, Sympatykom i Prenumeratorom.

Mieczysław Jarosławski

OD LODU KU PALMOM

Zapominamy o morzu w zimie...

Tak, zapomniałbym może i ja, gdyby nie to, żem wczoraj dostał list od jednego z młodych naszych marynarzy, który przed trzema miesiącami odpłynął z Gdyni szkolnym statkiem „Dar Pomorza" na dalekie wody.

List ten stemplowany był na poczcie w Pernambuco (Brazylja). Znajomy mój, narzekając na nieznośną operację słońca, z tęsknotą zapytuje o to, jak jest teraz na... Helu.

Ba! — właśnie według ostatnich wiadomości w Puckiej zatoce morze pokryło się już skorupą lodu, a z Jastarni uciekły kutry rybackie na cypel Helu, aby nie zamarznąć na Małem morzu i móc wypłynąć na połowy zimowe.

Chociaż... kto wie — zamarzało już nieraz morze i wokoło naszego Helu. Ale o tem później.



Zimowa noc.

Nie jeden z czytelników ma takiego znajomka, syna, czy brata na pokładzie „Daru Pomorza" i nie jeden napewno odbiera podobne listy z wynurzeniami o przyjemnościach nawigacji wzdłuż równika, o rozkoszach kąpieli morskich... w grudniu, o przepychu palm i podzwrotnikowych kwiatów, o gorliwości południowego słońca...

Odbiera takie listy, wzdycha i myśli: dobrze jest nad morzem, ale w lecie. A następnie pakuje walizę, aby udać się do Zakopanego, czy Krynicy, w najlepszym wypadku — do Szwajcarji.

Zrzadka bowiem udaje się tylko komuś z podróżników dopędzić uciekające od nas lato — w Palermo, na wiecznie kwitnących wyspach Kanaryjskich, czasem na Maderze, a już wyjątkowo tylko na wybrzeżach Południowej Ameryki, lub w egzotycznych krainach Polinezji.

Jechać zaś teraz na jakąś niedaleką wyspę Bornholm, Walchern, czy Yersey, a zwłaszcza na nasz półwysep Hel — wtedy gdy i w Warszawie, Wilnie, Poznaniu, Lwowie, czy Krakowie mamy dosyć śniegu i zimna — byłoby to conajmniej bohaterstwem. I po co? Aby marznąć, narażać się na szaleństwo wiatrów, zawiei śnieżnych i nużyć wzrok jednostajnym, stalowym kolorytem morza i nieba?

To też narazie nikogo nie namawiam na taką wycieczkę. Zaproponowałbym natomiast dla próby niewinną przejażdżkę... w wyobraźni. Nikomu bowiem to nie zaszkodzi, jeżeli, siedząc w ciepłym pokoju i nie narażając czułego naskórka, posłucha opowieści o tem, co się dzieje obecnie na naszem północnem morzu, a przy tej okazji porówna z tem, o czem zrzadka dochodzą nas wieści z dalekich podzwrotnikowych oceanów.



Zimowe burze na Bałtyku wyrządziły wiele szkód.

Zapomnijmy o naszych letnich podróżach...

Pióropusze palm i wachlarze świerków, girlandy glicynji i żółte plamy żarnowca, lazur wody i szafir nieba, potoki słońca, cichy plusk fali, namioty pasiaste i wygodne kosze nadmorskie, jodowy zapach alg, sól w ustach i ten charakterystyczny prężący się dreszcz mięśni ramion i lędźwi — wszystko to się w tej chwili nie powtórzy. Nicea, Cannes, Biarritz, Trouville, Dauville, Ostenda, Gdynia i Hel, pamiętne z rozkoszy letnich, śpią teraz.

Kiedyś, a było to przecież już tak dawno, bo w sierpniu, westchnęliśmy tęsknie po raz ostatni, wysypaliśmy o s t a t n i e ziarnka piasku plażowego z płóciennych pantofli i, zarzuciwszy rakiety, laski golfowe oraz barwne parasolki na siatkę pulmana pogrążyliśmy się w monotonną melodję kół, mówiących o nieuniknionem zbliżaniu się do szarej codzienności naszych ognisk domowych.

Przeleciały, jak widma, kontury obcych miast, znużył nas gwar tłumów, ciżbiących się zgielkliwie pod olbrzymiemi kloszami takich stacyj, jak Gare du Nord, St. Lazare, Anhalter Bahnhof, czy Zurych, Wiedeń, Praga, a chociażby tylko Gdynia, Tczew i Bydgoszcz i, dumni jeszcze ciągle z opalenizny, spadliśmy w uścisk rodzinnych grodów. Ta, lub inna Marszałkowska, mniej lub więcej obdrapana klatka schodowa i... nareszcie pustka i nuda własnego mieszkania, do którego nanowo trzeba się przyzwyczajać.

A potem jeszcze tylko kilka spotkań ze znajomymi, ostatnie tęskne wspomnienie rozkoszy letnich, niby wyrzucenie z podróżnej walizy ostatnich chusteczek, nasiąkniętych perfumą ukochanej i — wraz z opalenizną pierzchnęła wszelka myśl o morzu.

Aż do następnego lata...

Bo i cóż przypomnieć nam jeszcze może ten bazmiar rozkołysanych wód przed nadejściem upragnionego lata? Zgoła chyba nic, a nawet nikt, o ile nie będzie to inkasent Komitetu Floty Narodowej — człowiek „wystarczająco ponury i natarczywy", aby wymaganiem swojem wywoływać wogóle protest przeciwko istnieniu morza. Zwłaszcza u tych krótkowidzów, którzy „tolerują je" jedydynie jako kąpielisko letnie.

A może ryby na straganach powiedzą nam coś o morzu?

Niestety — są to przeważnie ryby słodkowodne, a więc bez szerokich horyzontów.

Nie powiedzą nic również zakonserwowane w oliwie szprotki, czy sardynki — a gdyby i usiło-

wały coś powiedzieć — uczynią to po francusku, holendersku, czy angielsku na cześć morza i rybaków nam obcych. Wreszcie nasz rodzimy wędzony łosoś również nie wzbudzi żadnej myśli o morzu, gdyż bardziej jest podobny półcia polędwicy, niż do ryby morskiej, a może i dlatego że został wynarodowiony przez sprytnych handlarzy.

Wprawdzie w pewnych okolicznościach przypominają coś nie coś jeszcze węgorz i śledź, zjedzone dnia wczorajszego w dobrej kompanji, czynią to jednakże w sposób bynajmniej nie pożądany i nieprzekonywujący do morza.

A więc może prasa? Tak, prasa od czasu do czasu notuje w sezonie zimowym pojawienie się w zatoce puckiej wielorybów, chociaż zatoki tej nie stać nawet na delfiny. Radzę też bez większego zdziwienia przyjąć ewentualną notatkę reporterską o tem, że rybacy Kaszubscy dnia tego a tego wytłukli pomiędzy Borem a Jastarnią większą ilość przybyłych tam krokodyli afrykańskich.

Może więc wreszcie literatura zajmie nas morskim tematem?

Ależ literaci, za nielicznymi wyjątkami, grzebią jeszcze ciągle w archiwum więziennego romantyzmu, pozwalając się pobłażliwie dystansować takim importerom naszego rynku księgarskiego jak Mann, Remarque, Fink, Dekobra, a nawet Wallace i Pitigrilli jako też zapominając o tem, że jednym z największych pieśniarzy morza był Polak — Conrad Korzeniowski.

Może też wiele jest gorzkiej racji w tem, że musiał pisać o morzu po angielsku, gdyż napisane w polskim języku powieści morskie nie znalazłyby nakładcy.

Nawet maryniści nasi lubują się tylko w morzu sezonowem. Mroźny, ostry powiew zimy wymiata ich z wybrzeża.

Gdyby to było w tej chwili technicznie możliwe, czytelnik zadałby mi pełne zdziwienia pytanie:

A czemże wogóle mógłby pociągać Bałtyk w zimie? Wszak to lodowato zimna i groźna puszcza wodna!

Hm, trudno mi w dwóch słowach odpowiedzieć. Zgóry jednak muszę rozczarować naszych sezonowych plażowiczów twierdzeniem, że właściwie morza, ani wybrzeża morskiego nie znają. Widzą je bowiem w stanie letniego wypoczynku, w stanie tym, jaki najbardziej przemawia do ich sezonowych potrzeb; widzą wszystko przez okno pensjonatu, hotelu — uprzejme, wyświeżone we właściwych godzinach; trochę kąpieli i plażowania, łódkowanie i spacery, dancing przy akompanjamencie fal morskich i uśmiech za uśmiech wymieniamy z „kochanymi rybakami", czy też z pięknie odzianym marynarzem.

A jednak życie i praca morza zaczynają się dopiero po wyjeździe letników i trwają dziewięć długich miesięcy, których znaczną część nierzadko wypełnia luta zima.

Pamiętam taką w roku 1929.

Sinobiała, niekończąca się skorupa lodowa. Trudno było odróżnić, gdzie brzeg, a gdzie morze. Tam, gdzie latem na redzie stały okręty, tam, kędy statki „Gdynia i Gdańsk" z tysiącem rozbawionych letników pruły nosami modrą falę — tam właśnie zimy tej dzień w dzień sanie rybackie odnawiały uporczywie przysypywany zamiecią szlak, który zdążał z mierzei na ląd po żywność dla głodnych.

Nie było wtedy mowy o systematycznym połowie ryb. Zrzadka tylko rybak, kiedy już strzymać nie mógł w checzy dokuczliwego jazgotu swej białki a pochlipywania głodnych dzieci, zawijał się w szmaty i szedł zrezygnowany na wybrzeże. Rozglądał się długo, a miarkował, gdzie wyrąbać przerębel i jak ją wyrąbać w lodzie grubym na półtora metra. Czasem też dzień i drugi stracił, zanim dostał się do dna morskiego. Nic dziwnego też, że wtedy łowił ryby na „ola Boga" w sposób niedozwolony — świecąc pochodnią i nakłuwając je na tak zwaną ość, czyli rodzaj wideł. Starczało tej zdobyczy zaledwie na kilka dni, bo gęb było więcej niż ryb, zważywszy to, że do podziału należą wszystkie wdowy po rybakach oraz sieroty, zamieszkałe we wsi.

Więc iść musiał na brzeg znów i znów.

A mróz nie folgował. Ileż to razy wracał do domu zmarznięty i sztywny jak te ryby, które rzucał pomiędzy zgłodniałych. Padał potem na ławę pod piecem i odmarzał długo, długo.

Nic dziwnego, że warunki takiego życia wyrabiają w rybaku nietylko już wolę, ale jakąś złowrogą zawziętość, hart pozwalający odmarzającym palcem wpychać z uśmiechem tabakę w nozdrza.

To też ludzie morza to typ zgoła niespotykany w głębi lądu.

Widziałem holendrów pracujących w najpotworniejszych warunkach atmosferycznych przez 18 godzin bez przerwy — zlodowaciałych, okrytych łuską rybią, cuchnących tranem dorszowym i uśmiechających się w chwilę potem przy kieliszku Skotisch—brandy, a swawolnie gwarzących ze sobą.

Niechby który z nich poskarżył się wtedy — jużby go zmełły języki towarzyszów na proszek tytoniowy, zdatny jedynie na niuch i następujące po nim kichnięcie.

Widziałem załogę angielskich rybaków, wracającą z połowu dorszów na Białem Morzu. Zdawało mi się wtedy, że do szkockiego portu w Dundee zbliża się góra lodowa, oderwana z północnego bieguna. Wnet jednak zaroiły się na niej wesołe kukły ludzkie i z grot lodowych pokładu wytoczyły się setki beczek z rybami — szybko, sprawnie. Do wieczora nadbrzeżna knajpa spływała grogiem i whiski. A o północy nie odmarznięty jeszcze trawler rybacki odpłynął na nowy połów.

To też obserwując nieraz naszych rybaków helskich, może nie bez powodu obawiam się o ich tężyznę duchową i cielesną. Bo cóż dzieje się z tym półtora tysiącem ludzi w sezonie letnim. Bałamucą się w tłumie rozbawionych letników, odnajmując im swoje checze i obsługując na wszelki sposób.

Czyż ci rybacy, którzy zbiorą tą drogą sporo grosza na zimę, parać się jeszcze zechcą morzem, by wydrzeć mu tych trochę ryb, jeżeli na domiar złego sprzedawać je muszą przez pośrednika gdańskiego i to za marne pieniądze?

Rybak kaszubski niewielkie ma potrzeby materjalne: trochę ryb, zrzadka słonina i szmalec, ziemniaki i chleb. Kulturalnych potrzeb nie ma żadnych. Wielce też celową okazuje się budowa nowych kolonji rybackich na Helu i osiedlanie tam biednej braci z nad jezior pomorskich. Ale i tych należy wprowadzić natychmiast w tryb rzemiosła rybackiego. Bo drugim zkolei powodem zaniku tego rzemiosła stać się może łacno brak możności zużytkowania najlepszych chęci. Żaden z rybaków holenderskich, niemieckich, francuskich czy angielskich nie jest pozbawiony możności uprawiania rybołowstwa dalekomorskiego, które dla nich organizuje kapitał, zakupując wielkie statki rybackie i wszelki sprzęt, jak dziesięciokilometrowej długości sieci, saki, włoki i t. p.

Stamtąd też miljardy kilogramów ryb rozchodzą się w świat, stamtąd i Polska rokrocznie otrzymuje do stu miljonów kilogramów, przeważnie śledzi, płacąc stumiljonowy haracz, pozwalający utrzymać się czterdziestu tysiącom rybaków obcych.

Mam kilku znajomych przemysłowców rybnych. Jeżeli panowie przeczytacie to, pomyślcie

poważnie o stworzeniu, na wzór innych narodów, wielkiego przemysłu — rybołówstwa daleko-morskiego i o zorganizowaniu rejonalnego handlu rybami. Będą wówczas śledzie, sardynki i szprotki z talerzy, a nawet wprost z beczek przemawiały do nas po polsku, sławiąc waszą, panowie, przedsiębiorczość, a za co już ręczę, zaokrąglając wasze majątki.

Dopóki jednak kapitaliści polscy nie zorganizują wielkich połowów na wodach neutralnych, dostępnych dla każdego państwa, dopóty będziemy widzieć w zimie naszych rybaków, jak oczekują pod piecami i w karczmach na łaskawe zjawienie się ławic rybnych u brzegów. Wtedy bowiem nasz rybak, nieposiadający odpowiednich statków dalekomorskich, wyrusza na połów przybrzeżny, a choć nie straszny mu ani mróz, ani trud, niewielkie osiąga ze swego zawodu korzyści.

Jedno go tylko przytem dziwi, a i mnie wraz z nim, że można na Helu często kupić dorsza po 18 groszy kilogram, podczas gdy kupcy warszawscy sprzedają go po 2 zł. 70 groszy. Ba — odpowie mi ktoś z państwa: — chyba pan nie wie, że pomiędzy Helem a Warszawą istnieje pośredniczący w handlu rybnym Gdańsk.



Z Hawany do Hamburga przybył na 7-metrowym kutrze Paweł Mueller.

Ciężka jest dola marynarza w zimie — zmagać się bowiem musi nietylko z wiatrami, ale często i z lodem, usiłującym uwięzić ich szkunery, trawlery i t. p. statki na pustkowiach wodnych północy.

Kiedy chwila taka zaskoczy zdążający do portu okręt, kiedy radjotelegrafista portowy pochwyci groźną depeszę S.O.S. — wtedy strażniczy statek pędzi z największą szybkością na otwarte morze, gdzie zwalają się na pokład jego góry lodowatych bałwanów, gdzie śnieg, sypiący z zajadłością cyklonowej kurzawy, dokuczliwszy jest od najgęstszej mgły, i gdzie wiatr pierze po twarzach, niczem kapral Reichswehry. Nie słychać prawie krzyków rozkazu, oddech zamarza na ustach, nogi ślizgają się po pokładzie, zawieszonym tuż nad lodowatym mętem fal; komin, maszty, olinowanie — zmieniają się w ciągu godziny w fantastyczne góry i groty lodowe, we wnętrzu których nie przestaje wszakże tętnić wola niesienia ratunku.

W takim stanie w roku 1929, w czasie pamiętnej zimy, widziałem statki polskie, a między niemi holowniki „Ursus" i „Tur". W takiej sytuacji w lutym tegoż roku znalazły się transportowce „Wilno" i „Tczew", z których ostatni przesiedział w lodzie sześć tygodni.

Zatoka gdyńska pokryta była całkowicie lodem. Nie pomogły wiele sprowadzone ze Szwecji lodołamacze. A kiedy nsuwające się coraz natarczywiej zwały kry nie znajdowały dla siebie miejsca, wtedy statkom jęło grozić strzaskanie, niby orzechom znajdującym się w kleszczach.

Taka była zima na morzach północnych.

Jakże inaczej wygląda ona na południowych wodach „Czarnego" i „Śródziemnego morza".

Prawda — i Czarne Morze miewa nurt lodowaty, a zwłaszcza ciska się o tej porze szaleństwem piętrowych bałwanów na skały. I w Czarnem Morzu nie kąpie się nikt w porze zimowej, poza licznemi tu delfinami i rekinami.

Ale na stokach osłaniającego je łańcucha górskiego, Aj-Petri, zakwitają w lutym fiołki. W Ałupce i w Jałcie kwitną tuż nad morzem już w marcu magnolje i róże, a pod osłoną rozgrzanych skał łupkowych od biedy można plażować.

Nic też dziwnego, że rybacy tatarscy w ciągu całej zimy nieomal bez przeszkód mogą trudnić się połowem ryb.

Nic dziwnego, że czarno-brewe tatarki już w lutym wychodzą ze swych górskich aułów i krzątają się na plantacjach winogron i tytoniu.

Nic dziwnego, że z kazb wypędzają tabuny owiec na górskie pastwiska, że tłumy „czekoladowej" dziatwy śmigają nawpół nago po białych nadmorskich drogach.

Krymska zima jest raczej kalendarzowa. Natura na tym malowniczym półwyspie prawie nie zimuje, choć bielą się w styczniu szczyty Jajły: Aj-Petri, Czatyrdag, Roman-Kosz i inne.

Wtedy, kiedy nad Bałtykiem zima zaczyna płatać największe figle, na Krymie zaczyna się pierwszy, najlepszy sezon kuracyjny dla chorych piersiowych.

Przeskoczmy jednak Czarne Morze — w wyobraźni to się łatwo udaje. I oto dziwny zaiste obraz zastaniemy na południowym, odsłoniętym jego brzegu. Zaśnieżona zima na północy w małoazjatyckiej Turcji, mróz na górskiej stacji Sziwas i znaczne opady śnieżne w stolicy Turcji Angorze.

Ba! — zima dalej na południu — w górach Taurus, zasłaniających całkowicie północny brzeg Morza Śródziemnego.

Zato z gór tych rozpościera się cudowny widok — lazurowa rozsłoneczniona toń.

Kiedym wyjeżdżał w lutym 1926 roku z Angory, narzekałem na mangały, czyli mniejsze piecyki tureckie, które uprzejmy gospodarz wstawia do pokoju ziębnącemu, a nienajgorzej płacącemu klijentowi. W dwa dni potem, znalazłszy się na przeciwległej, południowej stronie półwyspu Małej Azji — w Mersynie nad Morzem Śródziemnem, wykąpałem się z rozkoszą w ciepłej, lazurowej wodzie. Prawda, nie mogłem tam plażować. Nie stało się to jednak z winy natury, lecz dzięki... mieszkańcom. Mersyna bowiem, jeden z największych magazynów towarowych tureckiego południa — wywozi wszystkie swoje odpadki... na plażę, co zresztą na Wschodzie nie należy do wyjątków.

W obliczu tak znamiennej cechy wybrzeży połud.-wschodnich nie narzekałbym na „prywatną", zresz-

tą, bardzo ograniczoną inicjatywę rybaków helskich, którzy zanieczyszczają wybrzeże swe w porze zimowej. Na Helu bowiem odpadki przykrywa szybko śnieg i niszczy mróz. Do wiosny, a tembardziej do lata nie zostałoby nic z tych zabytków zimy, gdyby nie wyjątkowa w tym razie dbałość nietylko samych Kaszubów, ale i naszych wielkomiejskich letników, którzy uważają za swój obowiązek upiększanie zarówno plaży jak i jej okolicznych zarośli szczątkami butelek, papierami, pudełkami od sardynek, papierosów i t. p.

Jakże niedaleko pod tym względem odeszliśmy jeszcze od prymitywu sycylicyjskiego muzułmanina, dla którego kąpiel jest tylko rytualną koniecznością, załatwianą od czasu do czasu w ogólnej łażni, a pojęcie plaży jeszcze wcale nie istnieje!

Sięgnijmy w pogoni za latem nieco dalej na południe. Już na przeciwległym brzegu Śródziemnego Morza mamy je właśnie teraz w całej pełni — wraz z upałami, nagimi Murzynami, Arabami, rekinami i gorączką niemilknącego ani na chwilę zgiełku statków, idących z północy na południe, ze wschodu na zachód i odwrotnie.

Oto obraz.

Spokojne, jasno-lazurowe morze, powleczone zlekka subtelną pajęczyną snujących się ponad horyzontem promieni wschodzącego słońca. Wspaniały trzypiętrowy parowiec wycieczkowy o dwóch potężnych kominach, niby torpeda wymierzona w ląd Afryki przez cywilizowaną, zamarzniętą w tej chwili Europę, ślizga się po roztoczy wód, opłókujących wybrzeże Port-Saidu, miasta leżącego na granicy trzech części świata.

Zaledwie zarzucił kotwicę, a otacza go już ruchliwe, barwne mrowisko chybotliwych czółenek. Wołają z nich na różne głosy ludzie przewiązani przez biodra kolorową szmatą, zrzadka tylko spowici całkowicie w białe, czerwone, zielone lub pstre suknie, ściągnięte w pasie rodzajem ręcznika, czy szala z frendzlą.

Brunatne, smagłe ciała lśnią w pomarańczowych blaskach wschodzącego słońca, niby olbrzymie rojowisko wyrzuconych włókien na wybrzeże krabów. Kunsztownie związane turbany, jaskrawe fezy, chusty pasiaste i stożkowate mycki kołyszą się na szafirowej przezroczystej fali, jak łan różnobarwnych maków.

Arabowie i Murzyni różnych barw — od jasnoczekoladowej aż do spalonej na węgiel kawy—śmigają, jak pająki wodne, w czółenkach tuż kolo statków, czepiają się, niby małpy, spuszczonych na wodę schodni okrętowych, spychają jedni drugich, wpadają w fale, nurkują, wypływają na powierzchnię, obijając się o kadłuby oceanicznych olbrzymów i usiłują przedostać się do wnętrza, gdzie spoczywa snem obojętnym źródło ich pożądań — pieniądze europejskie.

Marynarze szorują pokłady, a strugi zmydlonej, brudnej wody wylewają się odpływowemi lukami, spadając na obnażone, kędzierzawe łby, na brudne turbany, wyłojone fezy, kapelusze słomkowe o spadających, postrzępionych rondach, na korkowe chełmy, świecące już dziurami, na połyskliwe — tłuszczem, potem i kurzem nasiąknięte ramiona, na poplamione, poszarpane w pracy i w bójce spódniczki albo i szale malowane w kwiaty.

Nadbrzeże dudni już zbudzonym ruchem afrykańskiego portu. Przelewisty gruchot mowy ludzkiej, dzwonki tramwajów i na szyjach zwierząt, ryk osłów i mułów, tupot wielbłądów, zrzadka — kopyt końskich, turkot wózków z owocami, ciastem, jarzynami i wodą chłodzącą, trzaski batów i przekleństwa poganiaczy, plusk zaśmieconej fali o kamienie, obślizgłe płyty, szczęk dźwigni, wyładowujących towary całego świata, nawoływanie syren okrętowych i bek potężnych kominów — wszystkie te głosy i odgłosy, przemieszane w niemilknący już gowor, mówią o życiu innem, bardziej gorączkowem, rzucającem się naoślep, a przedewszystkiem niekrępowanem, nie maltretowanem nigdy... mrozem północy.

I oto jakby korona tego obrazu—nie wydziedziczanego nigdy przez dobroczynne promienie słońca — ponad wszystkiem unosi się głos zawodzący, jękliwy, tysiąckrotnem powtarzany echem, zewsząd słyszany, napastujący i natarczywy—głos muezzinów, nawołujących rzesze wiernych muzułmanów do modlitwy i szukania wejścia w dzień pracy — jednakowy wszędzie na kuli ziemskiej.

Allah! Allah! Allah!

Ta niekończąca się nigdy mordownia ludzka, zbudzona pierwszym promieniem słońca, ziejąca mdłą, słodkawą wonią przejrzałych owoców południa, rozkładających się ryb i ślimaków, gnijących wodorostów, fetorem świeżych skór, łojem, potem zwierząt i ludzi oraz poczynającym już wibrować żarem piekielnym — ten szał kolorów, krzyków, chorobotwórczych miazmatów, ognia, przesytu i nędzy — wszystko to, razem wzięte, mówi obrazem Wschodu — obrazem krańcowo odmiennym od tego, który widzimy o tej samej porze roku na ponurej północy.

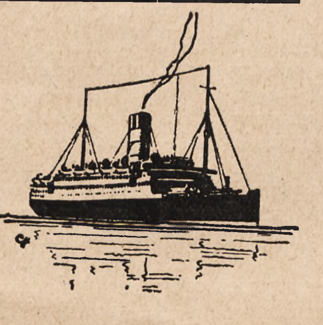
W tej tropikalnej temperaturze łatwo odmarzłyby nasze bałtyckie trawlery i cholowniki, a lodołamacza napewno nikt tu jeszcze nie widział od początku istnienia świata.

Wróćmy zatem do Gdyni, aby go tam znów zobaczyć.

Wik, czyli małe morze zamarza prawie co roku, przynajmniej od brzegu. Tak było też i w roku 1920, kiedy generał Haller dnia 10 lutego musiał w przerębel wrzucić zaślubinowy pierścień Polski z morzem. Czyż mamy na ten stan narzekać? Myślę, że nie, bo można byłoby wykorzystać go dla rozwoju niezwykle pięknego i zdrowego sportu, który rozpowszechniony jest bardzo u brzegów północnych naszych sąsiadów, a zrzadka tylko uprawiany na jeziorach pomorskich.

Myślę tu o jeździe ślizgiem po lodzie przy pomocy żagla i przypominam sobie czasy, kiedy, jako uczeń gimnazjum, w wesołej gromadce kolegów, zaopatrzonych w łyżwy i w rozpięty jak żagiel płaszcz — pędziłem z wiatrem po zamarzniętej skorupie Narwi i Bugu.

Myślę też, że tylko brak inicjatywy powstrzymuje nas jeszcze od wprowadzenia w całej pełni tego sportu na jeziorach lub na Małem Morzu, co co w zimie stanowiłoby odpowiednik letniego yachtingu i pozwalałoby naszej młodzieży na nieprzerwane współżycie z przyrodą morza o każdej porze roku.



Zmaganie się bowiem z morzem w każdej jego formie ma to do siebie, że wyrabia moc charakteru — wytrwałość i tężyznę ducha, czego nam Polakom, bardzo potrzeba — chociażby poto, aby na każdym kroku i nieustannie stawać w obronie odzyskanej ojcowizny, której to właśnie posiadanie nasze — w lecie czy w zimie — gwarantuje całkowitą swobodę oddechu, a więc rozwoju i dobrobytu.

ROZWÓJ ŻEGLUGI PAROWEJ

Przez dziesięć wieków rozwoju marynarka żaglowa osiągnęła wszystko, co osiągnąć mogła. Sztuka lawirowania umożliwiła ruch w kierunku pod wiatr, znaczna pojemność okrętów i wytrzymałość kadłubów — rezultaty postępu architektury morskiej — pozwalały na przebywanie na morzu otwartem w ciągu miesięcy. Doprowadzenie powierzchni żagli do wielkich rozmiarów i umiejętność wyzyskania wiatru stopniowo doprowadziły szybkość żaglowców do większej, niż obecna szybkość okrętów frachtowych. Mniejsze statki przy dobrym wietrze w pół rufy szły z szybkością 11 węzłów, duże żaglowce — do 16 węzłów (współczesny frachtowiec — średnio 10 węzłów) Manewrowanie było doprowadzone do wysokiego poziomu — doświadczony kapitan potrafił ze zdumiewającą zręcznością kierować ruchami okrętu.



W Seattle (Ameryka) spłonął w porcie handlowym statek „Alameda".

Jednak największą nieusuwalną wadą żaglowca jest jego zależność od pogody. Przy słabym wietrze szybkość okrętu bywała nieznaczna, a przy słabym i przeciwnym czasami zupełnie nie można było posuwać się naprzód. To podnieciło umysły do szukania źródeł siły ruchomej poza wiatrem. Pierwszy wynalazca maszyny parowej Papin zbudował kuter parowy, lecz jego próby nie dały pomyślnych rezultatów: maszyna parowa zbyt niedoskonała: ciężka i słaba. Te same przyczyny spowodowały odrzucenie przez Admiralicję angielską projektu Jonatan'a Holles'a kutra parowego z kołem łopatkowem, poruszanem parą. W 1753 r. Paryska Akademja Umiejętności ogłosiła konkurs na projekt statku, niezależnego od wiatru. Nadesłane projekty nie rozwiązały zadania. W dziesięć lat później w rocznikach Akademji Berlińskiej matematyk Eiler umieścił artykuł, w którym wskazywał, że zadanie to można rozwiązać trzema sposobami: zastosowaniem koła łopatkowego, śrub Archimedesa i pompą, wyrzucającą wodę pod ciśnieniem za rufę poniżej waterlinji, t. j. sposobem rakietowym wodnym. Wszystkie trzy projekty są w zasadzie dobre, lecz wady maszyny parowej nie pozwalały ich urzeczywistnić. Dopiero praca Watt'a nad udoskonaleniem maszyny i pomyślne rezultaty tych prac umożliwiły zastosowanie pary jako źródła energji ruchowej okrętu.

W 1775 r. Jouffroi zbudował duży kuter (16 mtr. długości), poruszany maszyną parową i osiągnął dodatnie rezultaty. Niestety, rząd francuski nie docenił jego wynalazku i rozgoryczony Jouffroi porzucił swoje prace. Ciekawą próbą był kuter, zbudowany przez amerykanina Ramsey'a; kuter był poruszany siłą odpychania strumienia wody, wyrzucanego za rufę poniżej linji zagłębienia; szybkość kutra — 7 klm. na godzinę. Wady maszyny i pompy nie pozwoliły na szerokie praktyczne stosowanie tego projektu. Ziomek Ramsey'a Feech w kilka lat później otrzymał lepsze wyniki — jego kuter parowy przebył kilkaset metrów na rzekach. Niestety, po śmierci Feech'a nikt nie zajął się doskonaleniem jego projektu. Anglik, inżynier okrętowy Symington w tym samym czasie osiągnął szybkość 12 klm. na godzinę na kutrze, poruszanym kołem łopatkowem. W 1800 roku Symington zbudował holownik parowy; próby dały dobre wyniki, lecz ze względu na rzekome podmywanie brzegów przez falę, podnoszoną przez ten holownik zabroniono używania go.

Pierwszy statek parowy, który otrzymał praktyczne zastosowanie, był zbudowany przez amerykanina Foulton'a. Foulton, syn biednego emigranta, od dzieciństwa był zmuszony zarabiać na własne utrzymanie. Dzięki zdolnościom do malarstwa, w młodości już zarobił trochę pieniędzy na portretach i zabezpieczywszy rodzeństwo (kupił mu fermę), wyruszył do Anglji i rozpoczął pracę jako robotnik — mechanik w różnych zakładach, kształcąc się jednocześnie w tym zawodzie. Jego praca nad pogłębieniem swojej wiedzy dała dobre rezultaty i Foulton wkrótce jako zastępca inżyniera bierze udział w budowie mostów i wodociągów. W tym czasie dokonał wielu drobnych wynalazków i ulepszeń. Zawarłszy znajomość ze swoim ziomkiem Ramsey'em i wynalazcą Symington'em, Foulton zapalił się do idei żeglugi parowej. Do gruntownego opracowania projektu brakło Foulton'owi wiedzy gruntownej; to zmusiło go do studjów nad wyższą matematyką i teorją mechaniki. Kilka lat trwała ta praca, w czasie której uparty samouk i wynalazca nauczył się języków francuskiego włoskiego i niemieckiego, by przestudjować literaturę fachową w tych językach.

W tym czasie pierwszy konsul — Napoleon Bonaparte — rozmyślał nad sposobami unieszkodliwienia Anglji. Projekt łodzi podwodnej, przedstawiony rządowi francuskiemu przez Foulton'a, zainteresował pierwszego konsula. Wynalazca otrzymał środki pieniężne na budowę łodzi podwodnej i próby jej zastosowania. Jakkolwiek pierwsze badania były niezadawalniające, rząd nie odmówił subsydjum. Dopiero kiedy okazało się, że łódź podwodna nie może mieć znaczenia bojowego, Napoleon rozkazał przerwać subsydjowanie dalszych prób; projekt łodzi podwodnej (poruszanej siłą ręczną) został porzucony i Foulton więcej już do niego nie wracał.

Poseł Stanów Zjednoczonych w Paryżu Livingston, entuzjasta żeglugi mechanicznej, dowiedziawszy się o pracach Foulton'a, zapragnął go poznać. Po rozmowie z Foultonem dyplomata amerykański zrozumiał, że poznał człowieka, który może urzeczywistnić jego marzenia, i podjął się finansowania budowy i prób. Pierwszy kuter, zbudowany przez tę spółkę, zatonął na Sekwanie: kadłub jego był zbyt słabym, by wytrzymać obciążenie ciężkiej maszyny parowej. To jednak nie zraziło Livingston'a: maszyna została podniesiona z dna i zainstalowana na nowym, znacznie większym statku (około 50 metrów długości) i tegoż roku na Sekwanie odbyła się próba, która dała zupełnie dostateczne rezultaty; Foulton prowadził swój statek z szybkością 4 klm. na godzinę pod prąd i 5 klm. z prądem.

Kilku obecnych przy próbie członków Akademji Umiejętności dało jaknajlepszą opinję o statku Fulton'a, — pomimo tego rząd francuski nie ocenił należycie doniosłości tego wynalazku i odmówił poparcia. Livingston, wyjeżdżając wkrótce po tej próbie do Ameryki, zaproponował Foulton'owi powrót do Stanów Zjednoczonych, by tam kontynuować swoją pracę, na co rozgoryczony wynalazca chętnie się zgodził.

W Stanach Zjednoczonych plany Foulton'a były odrazu należycie ocenione. Livingston i Foulton otrzymali warunki wyłączności i koncesję na żeglugę parową na rzekach amerykańskich w ciągu 20 lat pod warunkiem otwarcia żeglugi nie później niż za dwa lata, przyczem szybkość statków ma wynosić najmniej 6 klm. na godzinę przy płynięciu pod prąd. Wspólnicy z entuzjazmem zabrali się do pracy. Koszty budowy statku i sprowadzenia maszyny z zakładów Watt'a były wielkie: w pewnej chwili Livingston przekonał się, że może nie starczyć mu środków... Poszukiwano więc trzeciego wspólnika, — lecz nie znaleziono; po tylu usiłowaniach, które pomimo dobrych rezultatów w niektórych wypadkach, nie doprowadziły do otwarcia dochodowego przedsiębiorstwa, zraziły finansistów do idei żeglugi parowej. Wtedy Livingston spieniężył resztki swojego majątku i wspólnicy postanowili wszystko postawić na kartę; Livingston — cały majątek, jaki mu został, a Foulton — pracę wielu lat. W razie niepowodzenia obu czekała katastrofa.

Wreszcie statek „Clermont" był gotowy w 1807 roku. Kadłub długości 40 mtr., szerokości 5,5 mtr., o zagłębieniu (po zainstalowaniu kotła i maszyny Watt'a) 9,7 mtr., był jeszcze raz dokładnie zbadany przez Foulton'a, czy wytrzyma w ruchu ciężar i trzęsienie maszyny. Wszystko było w porządku,— próbę wyznaczono na 11 sierpnia. Od świtu wspólnicy z trwogą spoglądali na zbierające się na brzegach rzeki East — River tłumy ciekawych mieszkańców New-York'u, pragnących ujrzeć zwycięstwo nowego wynalazku — lub kompromitację jego realizatorów.

Próba wypadła lepiej niż spodziewali się sami twórcy statku. Bezpośrednio po próbie „Clermont" odpłynął do Albany, odległego od New-York'u o 260 klm. i przebył tę przestrzeń w 32 godziny, a w powrotnym rejsie — w 30 godzin, t. j. z szybkością przeszło o 2 klm. na godzinę większą od zastrzeżonej w koncesji. Zwycięstwo Foulton'a i Livingston'a było zupełne. Prasa amerykańska umieściła długie artykuły, traktujące o świetności wynalazku i zasługach realizatorów. Początkowo „Clermont" chodził prawie pusty, w pierwszym rejsie nie miał ani jednego pasażera. Trwało to jednak krótko — przesądy i obawa, którą napawał ludność ten „statek ognisty", ustąpiły miejsca zmysłowi praktycznemu i w ciągu kilku najbliższych lat, początkowo Hudson, potem inne wielkie rzeki amerykańskie ożywiły się stałym ruchem parowców. Bez przesady można twierdzić, że w historji nastąpił zwrot.

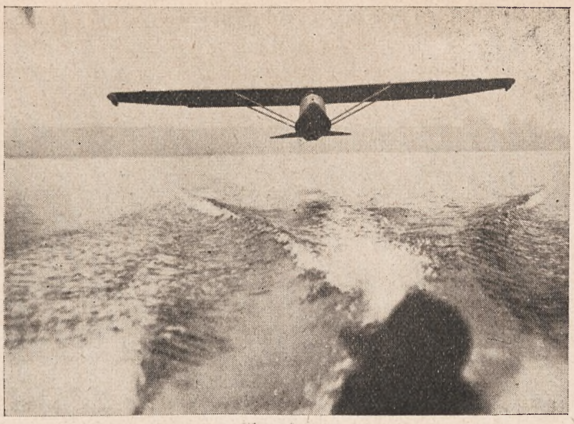
Wynalazcy jednak nie zrezygnowali z dalszych prób poszukiwania lepszych rozwiązań, niż koło łopatkowe. Jednym z trzech proponowanych przez Eiler'a sposobów zastosowania pracy maszyny parowej dla celów żeglugi była śruba Archimedesa. W tym kierunku poszły późniejsze próby. W 1836 r. Anglik Smith zbudował kuter, poruszany śrubą o pełnej powierzchni kroku, wyrzniętej z drzewa i osadzonej na żelazny wał. Próby dały dodatnie rezultaty. Warte uwagi jest to, że stosowanie śruby o niepełnej powierzchni kroku było wskazane przez zwykły przypadek. W czasie pierwszej próby nowego kutra śruba uderzyła o podwodny kamień i część śruby przy tem odłamało się; kuter przytem zwiększył szybkość — wbrew oczekiwaniom wynalazcy, który oczekiwał odwrotnego rezultatu. To podnieciło go do specjalnych badań nad pracą śruby w wodzie, które dowiodły, że korzystniejszem jest użycie tylko części śruby. Smith przedstawił swoje prace Admiralicji, która obstalowała u niego pierwszy duży kuter śrubowy. Statek ten otrzymał nazwę „Archimedes". Długość jego wynosiła przeszło 30 mtr., średnica śruby — 1,5 mtr., szybkość do 10 węzłów.

W tym samym czasie Szwed, kapitan Ericsson zbudował statek śrubowy o takiej samej szybkości, poruszany dwoma śrubami. Od tej pory zastosowanie śruby podwodnej zatacza coraz szersze kręgi. Zalety śrubowców okazały się następujące: równomierna praca maszyny na fali, czego nie można osiągnąć przy zastosowaniu koła łopatkowego, które w czasie większego falowania, zagłębiając się to mniej, to więcej, nierównomiernie obciąża maszynę i prędzej ją zużywa, dalej śruba nie trzęsie tak statkiem, jak uderzenia łopatek o wodę, wreszcie pracuje bez hałasu. Ponieważ śruba wymaga większego zagłębienia, na rzekach płytkich dotąd utrzymują się statki kołowe. Trzeci sposób — odpychanie statku od otaczającej go wody przez silny strumień wodny, wyrzucany za rufę silną pompą — dotąd nie ma zastosowania. Nie wynaleziono odpowiedniej pompy i motoru, i zdaje się, że nikt się tym projektem nie zajmuje, co zresztą nie oznacza niemożliwości zrealizowania tego projektu. Przy ssaniu wody z przed dziobu i wyrzucaniu jej za rufę działałyby dwie siły: wysysanie statku przed dziób — w sferę zmniejszonego ciśnienia wody, i popychanie rufy. Brak tylko dostatecznej pompy i motoru; ten sposób oczekuje jeszcze na wynalazcę.

Wskazane wyżej wady koła łopatkowego sprawiły, że kołowce dłuższy czas nie wypływały na morze. Poraz pierwszy amerykański parowiec „Savannach" przeciął Atlantyk, korzystając w tym rejsie zarówno z maszyny parowej, jak i żagli. Dopiero w 1838 r. dwa kołowce („Sirius" , „Great-Western") przepłynęły z Europy do Ameryki, posługując się przez cały czas podróży tylko maszyną parową. Podróż jednego trwała 19 dni, drugiego — 15 dni; obie podróże odbyły się bez przeszkód i wypadków. Maszyna parowa wyszła na oceany.

W połowie XIX wieku zaczęto używać żelaza do budowy kadłubów. Ciężkie kotły i ciężka maszyna parowa wymagały, by kadłub był budowany z materjału mocnego, wytrzymałego, nie ulegającego łatwemu zgnieceniu i gniciu. Pierwszym statkiem, zbudowanym z żelaza był „Great-Britain"; parowiec ten zaopatrzono w żagle, jako siłę pomocniczą przy sprzyjającym wietrze. Użycie wytrzymałego materjału umożliwiło powiększenie rozmiarów okrętu; „Great-Britain" miał 89 mtr. długości, wyporność 3500 ton. Po awarji i zatonięciu u wybrzeży Irlandji, statek przeleżał na dnie 11 miesięcy; udało się podnieść go i wyremontować, poczem znowu rozpoczął rejsy. Te zalety żelaza jako materjału okrętowego były przyczyną dalszego rozwoju architektury okrętowej i żeglugi oceanicznej.

W 1851 r. rozpoczęto budowę olbrzyma morskiego, o niezwykłej i zadziwiającej w owe czasy wyporności 27.000 ton i długości kadłuba 200 mtr. Budowa trwała 7 lat; nic dziwnego, jeżeli przyjąć pod uwagę, że brakło doświadczenia w budowaniu tak wielkich korpusów; dlatego też i koszta były niepomiernie wysokie. „Great-Eastern" — tak nazywał się olbrzym — był zaopatrzony w maszyny o mocy 10.000 koni mechanicznych, to też łatwo zrozumieć, że przy ówczesnej niedoskonałości kotłów i maszyn zużywał w podróży 500 ton węgla na dobę. Dopiero w osiem lat po rozpoczęciu budowy „Great-Eastern" odbył pierwszą podróż z Anglji do Stanów Zjednoczonych w 11 dni; szyb-



Groźny ptak — hydroplan wojskowy nad morzem

kość jego była rekordowa 12 i pół węzła. Dla utrzymania tej szybkości zastosowano koło łopatkowe i śrubę. Na wypadek uszkodzenia kotłów lub mechanizmów zaopatrzono statek w żagle i 6 masztów. „Great Eastern jednak okazał się zbyt kosztownym w eksploatacji, brakło pasażerów i frachtów dla tego olbrzyma i przerobiono go na statek kablowy, gdy układano kabel między Europą i Ameryką. Wreszcie w 1888 r. sprzedano go na szmelc.

Dopiero w 60 lat później ukazał się na morzach statek większy od „Great Eastern"; była to wybudowana w 1907 r. „Lusitania".

Rozwój żeglugi parowej był uzależniony od ulepszenia kotłów parowych i maszyny. Pierwotne kotły, budowane z blachy żelaznej, mogły wytrzymać tylko niewielkie ciśnienie, to też pracowały pod ciśnieniem 1/5, później 1/3 atmosfery. Była to skrzynia żelazna, napełniona wodą, którą przecinały rurki płomienne. Stopniowo wzmacniano wytrzymałość ścianek kotła i zwiększono ciśnienie, podnosząc w ten sposób moc roboczą maszyny. Lepsze wyniki daje kocioł o rurkach wodnych, lecz jest on trudniejszy do zbudowania i kosztowniejszy. W miarę zwiększania ciśnienia roboczego pary doskonaliła się maszyna. Skomplikowany system dźwigni, przynoszący postępowy ruch tłoku i przetwarzający go na obrotowy ruch wału, uprościł się i wreszcie zginął zupełnie. Maszyna stała się lżejsza i potrzebuje mniej miejsca. Wynalezienie chłodnicy dało oszczędność na zapasie wody, potrzebnej dla utrzymania pełnych kotłów i pozwoliło zwiększyć ciśnienie.

Rewolucję w mechanice okrętowej wywołała turbina, początkowo de Laval'a, później Parsons'a (1894 r.). Działanie turbiny jest oparte na ciśnieniu, jakie wywiera para, skierowana na łopatki, ustawione skośnie do kierunku ruchu pary. Łopatki te są osadzone na cylindrze, nieruchomo związanym ze swoją osią, i obracają cylinder (rotor), kiedy ciśnienie pary uderza w łopatki i zmusza je do jakby usuwania się z drogi. Okazało się, że turbina przy kilkakrotnie mniejszej wadze i objętości daje tę samą, a nawet większą moc siły ruchowej, lecz wymaga znacznie większego ciśnienia pary. Dlatego turbiny wymagają kotłów o rurkach wodnych, a nie płomiennych. Ogromna ilość obrotów turbiny — do 2000 na minutę — nie może być przekazana na śrubę; przy tej szybkości śruba wywołuje koło siebie rozrzedzenie wody i działa jakby w środowisku bardzo rzadkiem o małym oporze. Zaszła potrzeba zmniejszenia ilości obrotów śruby. Osiągnięto ten cel przy pomocy przekazania ruchu z wału turbiny na wał śruby za pośrednictwem trybów. Strata na szybkości obrotów śruby zyskuje się w ten sposób na sile.

Próby, dokonane przez Parsons'a ze statkiem, zbudowanym specjalnie do badań („Turbinia"), dały doskonałe rezultaty; szybkość osiągnięta wynosiła 33 węzły! Admiralicja angielska odrazu oceniła doniosłość wynalazku Parsons'a i obstalowała u niego na próbę dwa torpedowce po 370 ton wyporności i o szybkości 32 węzłów. W 1897 r. torpedowce były wybudowane i poddane próbie. Rozmiary ich wynosiły: długość 63 mtr., szerokość 6,3 mtr. i zagłębienie 1,9 mtr. Osiągnięto zawrotną szybkość przeszło 36 i pół węzła (przeszło 67 i pół klm. na godzinę).

Kocioł o rurkach wodnych systemu Jarrow i turbina Parsons'a zostały wkrótce przyjęte na wszystkich okrętach wojennych. Frachtowce dotąd trzymają się kotłów o rurkach płomiennych i maszyn parowych. Pierwsze statki pasażerskie, poruszane turbinami, zostały wybudowane w 1904 r. („Victorian" i „Virginian"). Wyporność każdego z nich — 16.000 ton, długość — 170 mtr., zagłębienie — 8,5 mtr.; szybkość przeszło 19 węzłów.

W 1907 roku rozpoczął rejsy między Europą i Ameryką statek kompanji „Cunard" już o wyporności 36.000 ton, długości 250 mtr., zaopatrzony w turbiny o ogólnej mocy 60.000 koni mechanicznych, płynący z szybkością 25 węzłów (przeszło 46 klm. na godz.). Szybki postęp techniki odbił się na architekturze i mechanice morskiej. W ostatnie lata przed wojną Anglja i Niemcy trzymały prym w tej dziedzinie. Anglicy wybudowali parowiec „Aquitania", wyporność 45.000 ton, długości 275 mtr. i „Olympic", wyporność 60.000 ton, długości 269 mtr. Niemcy prześcignęli Anglików, wybudowawszy „Vaterland" (65.800 ton, długość 289 mtr.) i „Bismarck" (64.000 ton, długość 291 mtr.). „Bismarck" dał szybkość 24,5 węzła, a „Vaterland" — 27 węzłów (50 klm. na godz.). Oba te statki zostały odebrane Niemcom w czasie wojny i otrzymały nazwy „Majestic" i „Leviathan".

Flota wojenna wykorzystała wszystkie zdobycze techniki morskiej. Ona pierwsza zastosowała kotły systemu Jarrow i turbiny systemu Parsons'a. Podczas gdy we flocie handlowej drogie instalacje mechaniczne istnieją tylko na luksusowych statkach pospiesznych pasażerskich, flota wojenna wszystkie jednostki bojowe buduje według najnowszych zdobyczy techniki. Nowoczesne kontrtorpedowce i lekkie krążowniki wywiadowcze mają szybkość 36 węzłów i więcej, szybkość opancerzonych i uzbrojonych w artylerję najcięższą krążowników linjowych (wyporność do 42.000 ton) dochodzi do 32 węzłów, a moc turbin do 150.000 koni mechanicznych („Leviathan" — 70.000 koni mechanicznych).



Góry lodowe napotkane na północnym oceanie

Pomimo tak wysokiego poziomu żeglugi parowej żagiel dotychczas nie zniknął z powierzchni mórz. Na rzekach, gdzie wązka przestrzeń uniemożliwia manewrowanie nawet większego jachtu rozrywkowego, gdzie okresy ciszy bez wiatru są częstsze i dłuższe, gdzie wreszcie wiatr jest nierówny, żagiel nie może być uważany za dostateczny motor. Lecz na morzu wiatr jest darmową siłą ruchową, co znacznie obniża koszty eksploatacji statku. Przewóz towarów, nie wymagających terminowej dostawy, może być powierzony żaglowcom, co też praktykuje się i w naszej dobie. W Ameryce Południowej istnieje nawet specjalny typ żaglowca, przystosowany do krążenia przy wietrze bocznym. Jest to typ statku o ilości masztów dochodzącej do siedmiu, zaopatrzony w żagle trójkątne górne. Statki te chodzą wzdłuż wybrzeży, wykorzystywując wiatr boczny, wiejący z morza na ląd odwrotnie.

We wszystkich krajach morskich wyszkolenie marynarzy odbywa się na żaglowcach, na których szkolony personel lepiej zapoznaje się z morzem, falą i wiatrami, niż na parowcach. Pływanie na żaglowcu lepiej urabia charakter marynarza i uczy go, jak zachować się wobec niebezpieczeństwa. Współczesne duże okręty żaglowe są budowane ze stali, tak jak parowce. Należy dodać, że zbędność zapasu paliwa, ciężkich maszyn i kotłów pozwala na ładowanie większej ilości towaru, niż na parowcach o tej samej wyporności. To są przyczyny, dla których żagiel dotąd jeszcze nie zniknął z powierzchni mórz.

W ostatnie lata szybko rozwija się żegluga motorowa, która ma wszelkie szanse na zepchnięcie żeglugi parowej w przyszłości na drugi plan. Coraz więcej buduje się wielkich statków pasażerskich zaopatrzonych w motory spalinowe jako źródło siły ruchowej. Żagiel i motor często współżyją — na żaglowcach, na których są zainstalowane motory jako siła pomocnicza i zapasowa na wypadek słabego lub przeciwnego wiatru. We flotach wojennych motor ukazał się w czasie ostatniej wojny na jednostkach pomocniczych i na małych niszczycielach łodzi podwodnych; na innych turbina parowa pozostaje jako jedyne źródło siły ruchowej.

Kpt. I. Ren.

Życie emigracyjne

EMIGRACJA DO ARGENTYNY.

Syndykat emigracyjny zwraca uwagę emigrantów udających się do Argentyny i innych krajów Ameryki Południowej, ażeby przed wyjazdem z Polski, zaopatrywali się we wszelkie dokumenty osobiste w oryginałach lub zalegalizowanych należycie odpisach. Dotyczy to takich dokumentów, jak metryki urodzenia, metryki ślubu i t. p., przyczem jeśli wyjeżdża rodzina, metryki urodzenia należy posiadać dla wszystkich członków rodziny (t. zn. własną, żony i dzieci).

Nieposiadanie wyżej wymienionych dokumentów, w pewnych okolicznościach, może narazić obywateli polskich na kłopoty i zbędne zupełnie wydatki, a czasem nawet na poważne straty.

EMIGRACJA DO MEKSYKU.

Permity meksykańskie, zezwalające na wyjazd do tego kraju, wystawione po 5 kwietnia 1930 r., są ważne, chociaż upłynął już rok od daty wystawienia.

Konsulat meksykański, na zasadzie takich permitów, będzie udzielał wiz, należy jednak odpowiednie dokumenty kierować za pośrednictwem placówek prowincjonalnych Syndykatu Emigracyjnego lub Centrali S. E. (Warszawa, Marszałkowska 124) do Konsulatu meksykańskiego przynajmniej na 2 tygodnie przed odjazdem transportu z Warszawy. W razie nieprzestrzegania powyższego terminu, Konsulat może odmówić udzielenia wizy.

EMIGRACJA DO CURACAO.

Emigranci, chcący udać się na stały pobyt do Curaçao, winni posiadać wezwanie lub kontrakty pracy (jeśli chodzi o robotników fizycznych), poświadczone przez tamtejszą policję.

Emigranci, wyjeżdżający do tego kraju w celach handlowych i przemysłowych (z zamiarem otwarcia własnego przedsiębiorstwa), muszą posiadać specjalne pozwolenia na wyjazd od władz Curaçao. Poza tem, wymagane są od emigrantów następujące dokumenty:

1. Świadectwo moralności
2. „ szczepienia ospy, oraz
3. Kwota pokazowa w wysokości przynajmniej 100 dol. amer. od każdej osoby powyżej lat 12.

Jedno dziecko do 3-ch lat jest wolne od posiadania pieniędzy pokazowych, każde następne dziecko od lat 3-ch winno posiadać 25 dol. amer., dzieci od lat 3—8 również 25 dol. amer., od każdego dziecka, od 8-miu do 12-tu lat — po 50 dol. amer.

EMIGRACJA DO BRAZYLJI (Kolonja „Orzeł Biały").

Najbliższy transport osadników na kolonję „Orzeł Biały" w Espirito Santo, przewidywany jest dopiero w marcu 1932 r.

Emigracja osadnicza na tereny tej kolonji, nie podlega żadnym ograniczeniom ze strony władz polskich i brazylijskich.

Gdańska beczka prochu...

W dzienniku „Figaro" ukazał się artykuł pióra Lucien Souchon'a o Gdańsku. Traktat wersalski — pisze autor artykułu — przyznał Polsce prawo do korzystania z portu gdańskiego. Tymczasem gdańszczanie czynią wszystko, aby utrudnić Polsce korzystanie z tego prawa.

Ostatnio wytoczony przez Gdańsk przed Trybunałem Haskim proces w sprawie użytkowania portu gdańskiego dla postojów polskich okrętów wojennych został rozstrzygnięty w sposób niekorzystny dla Polski.

Na szczęście wyrok ten zapadł w chwili, gdy Polacy zakończyli główne prace nad budową na własnem terytorjum portu gdańskiego, najbardziej racjonalnego wytworu spółczesnego budownictwa morskiego. Gdyby nie to, — flota wojenna polska musiałaby błądzić bez przerwy na szarych falach Bałtyku.

Polacy nie lubią w tych sprawach żartować, pisze autor; nie posiadają oni nadzwyczajnej czelności niemieckiej. Gdyby byli do Niemców podobni, uważali swe torpedowce i łodzie podwodne za zwykłe łodzie rybackie i wbrew wszelkim protestom wysyłaliby je nadal na postój do portu gdańskiego. Wywołałoby to oczywiście nowy proces.

Polacy, gdyby posiadali czelność niemiecką, mogliby dowodzić, że uprawiany przez nich rodzaj rybołóstwa wymaga użycia torped i dział. Nie jedno twierdzenie tego rodzaju usłyszymy jeszcze na przyszłej konferencji rozbrojeniowej.

Bądźcobądź ruch handlowy Polski, dzięki któremu obroty Gdańska zwiększyły się w czwórnasób w porównaniu z czasami przedwojennemi, skierowuje się obecnie ku Gdyni. To wywołuje nowe protesty ze strony wiecznie niezadowolonych gdańszczan, którzy, zamiast uczciwie współpracować z Polską, będącą źródłem ich dobrobytu, uczynili z terytorjum Wolnego Miasta centrum agitacji pangermanistycznej i główne miejsce dla wrogich Polsce manifestacji nacjonalistów niemieckich.

Wszystko to czyni z Gdańska beczkę z prochem, która może w każdej chwili wybuchnąć w Europie.



Wieści z wybrzeża

NOWA LINJA ŻEGLUGOWA GDYNIA-ROTTERDAM-AMSTERDAM.

W związku ze stałem zwiększaniem się eksportu cenniejszych naszych towarów do portów holenderskich, powstał projekt utworzenia regularnej komunikacji wodnej pomiędzy Gdynią a Rotterdamem i Amsterdamem.

Podstawowemi ładunkami nowej linji w kierunku zachodnim będą przedewszystkiem wyroby przemysłu żelaznego oraz cynk, dalej cukier, ryż i półfabrykaty drzewne.

Narazie linja obsługiwaną będzie przez dwa statki: Kraków i Chorzów w odjazdach dwutygodniowych.

IMPORT BAWEŁNY PRZEZ GDYNIĘ.

W ciągu bieżącego roku importowano przez Gdynię około 6.200 ton bawełny w tej ilości 80% amerykańskiej i 20% egipskiej. Stanowi to zaledwie 10% całkowitego importu bawełny do Polski.

Należy przytem zaznaczyć, że bawełna idąca przez Gdynię jest zgóry zakupiona, a nie wzięta ze składu konsygnacyjnego.

Dążeniem portu gdyńskiego jest stworzyć własny handel bawełną, drogą utworzenia składów konsygnacyjno-rozdzielczych. Odpowiednio obszerne magazyny już są na wykończeniu i oddane będą do użytku na wiosnę roku przyszłego.

POLSKI CUKIER DLA INDYJ WSCHODNICH.

W tych dniach opuścił Gdynię angielski parowiec „Pensilva“ z ładunkiem 6.400 ton cukru idącym bezpośrednio do Bombaju.

Jest to pierwszy wielki transport cukru wywiezionego przez Gdynię bezpośrednio do Indyj Wschodnich.

Eksporterem cukru było Warszawskie Towarzystwo, które w ostatnich dniach załadowało również partję 2.070 ton cukru do Bordeaux.

WYKOPALISKA W WIELKIEJ WSI.

Donoszą z Helu: Na polu rolnika J. Boldy w Wielkiej Wsi wykopano starożytny bronzowy miecz długości 68 cm. a trzy i pół cm. szerokości — tudzież sztylet z bronzu długości 32 cm. a 2 cm. szerokości.

Wykopaliska przedstawiają znaczną wartość muzealną, gdyż pochodzą podobno z czasów książąt pomorskich.

WYWÓZ WĘGLA A BEZROBOCIE.

We wrześniu i październiku wyeksportowaliśmy przez Gdynię i Gdańsk ogółem dwa miljony ton węgla. O znaczeniu, jakie posiada ten wywóz na kształtowanie się stosunków na naszym rynku pracy świadczą następujące cyfry:

Dla wyeksportowania 1 miljona ton węgla trzeba wyprodukować 1.200.000 ton. W tym celu trzeba zużyć 800.000 dniówek roboczych, co przy przeciętnym zarobku robotnika 9 — 10 zł. dziennie daje miesięcznie sumę 8 miljonów złotych zarobków robotniczych. Przeciętna ilość dniówek za ostatnie 12 miesięcy wynosi 20 dniówek miesięcznie, morski eksport węgla pozwala więc zatrudnić 40.000 robotników, co stanowi prawie 40% robotników zatrudnionych w polskim przemyśle węglowym.

EKSPORT WĘGLA PRZEZ GDAŃSK.

W miesiącu listopadzie wyeksportowaliśmy przez port gdański ogółem (bez węgla bunkrowego) — 504,848 ton węgla. Z sumy powyższej wywieziono do Danji — 177.779 ton, do Szwecji — 126.322 ton, do Francji — 57.760 ton, do Włoch — 53.373 ton, do Norwegji — 38.020 ton, do Łotwy — 26.421 ton, do Finlandji — 15.075 ton, do Islandji — 4.800 ton, do Belgji — 2.935 ton, do Litwy — 1.313 ton i do Estonji — 1.050. ton.

BURZE NA BAŁTYKU.

Podczas świąt Bożego Narodzenia nad Bałtykiem znowu szalały burze.

Kilka okrętów szukało schronienia. Będące w drodze z Gdańska z ładunkiem uległy poważnym katastrofom. 3 z nich należą do floty handlowej łotewskiej, jeden do greckiej.

Statek łotewski o pojemności 1200 ton „Bartawa“, płynący z ładunkiem węgla z Gdańska do Libawy, został rzucony przez burzę na mieliznę w odległości 8 mil od portu przeznaczenia. Wezwany z Gdańska statek ratowniczy zdołał załogę uratować.

Drugi statek łotewski „Livonia“ o pojemności 3.500 ton wyrzucony został na kamienistą mieliznę na północ od Windawy i ulegnie prawdopodobnie zupełnemu zniszczeniu. Załoga została uratowana przez okręt pomocniczy łotewski. Jedynie kapitan statku pozostał na ginącym okręcie, odmawiając opuszczania go.

Trzeci statek łotewski „Evermort“ o pojemności 5000 ton, zdążając po ładunek do Gdańska, został na morzu Północnem również wyrzucony na mieliznę.

Wreszcie czwarty statek, wiozący ładunek 6000 ton z Gdańska do Genui, również osiadł na mieliźnie podczas przejścia przez Bełt.



JAN WIELOWIEYSKI

NUMA

Sytuacja była rozpaczliwa.

Numancja już ósmy dzień unosiła się na wzburzonych falach oceanu, daremnie wzywając pomocy. Zasięg radjostacji nadawczej, wmontowanej w aparat, był widać, wbrew przewidywaniom i obliczeniom, niedostateczny.

Nawigator, major Louiz Avila de Ovando, co pewien czas słał niezmordowanie w dal rozpaczliwe sygnały S.O.S., w nadziei, że przecież jeśli nie stacja lądowa, to jakiś przepływający w pobliżu okręt pochwyci je i prześle dalej na Azory.

Daremnie jednak wsłuchiwali się rozbitkowie w głosy eteru, godziny całe spędzając przy aparacie radjowym i oczekując znaku, że pochwycono i zrozumiano ich wołania o pomoc, że gdzieś z Fayal czy Santa Maria wyruszył już na ich ratunek statek.

Daremnie!

W powietrzu panowała niczem nie zamącona cisza. Nie udawało się nawet pochwycić zwykłych rozmów, jakie wiodą pomiędzy sobą płynące okręty.

Nic i nic, tylko czasem przejmująca, aż dzwoniąca w uszach cisza, to znów ryk fal, walących o bok i kabiny lub przeszywające wycie wiatru, targającego skrzydłami płatowca.

Od ośmiu dni byli zupełnie odcięci od świata, pozostawieni na łaskę losu, bez możności zawezwania pomocy, czy choćby dania znać o swojem nieszczęściu.

Znajdowali się poza zasięgiem ludzkiej pomocy, zdani zupełnie na łaskę fal, których białe grzywy tłukły o kabinę płatowca, rozbijając się w śnieżną pianę i osiadając na kadłubie drobnemi, lśniącemi kropelkami, lub przelewały się przez skrzydła, grożąc każdej chwili zepchnięciem maszyny w odmęty, gdzieś do dna, gdzie czychała niechybna śmierć, zbliżająca się nieubłaganie coraz bardziej, coraz szybciej.

Sytuacja z godziny na godzinę stawała się groźniejsza. I chociaż wszyscy czterej członkowie załogi kryli się jeden przed drugim ze swymi myślami, to jednak wszyscy byli już dawno zrezygnowani.

A mimo to nie opuszczali rąk — postanowili walczyć z losem do upadłego.

Osiem długich dni i nocy tłukli się już po tym zapomnianym skrawku oceanu, pędzeni wiatrem raz na zachód to znów na wschód lub południe. Gdy już, już w serca ich wstępowała nadzieja, że wiatr zagna ich do lądu, w powietrzu nagle następowała cisza i unieruchamiała samolot na kilkadziesiąt godzin. A potem znów nagle, tak jak niespodziewanie ustał, tak niespodziewanie zrywał się wiatr przeciwny i pędził wątłą gondolę płatowca, z przyczepionemi do niej kurczowo czterema bezradnemi istnieniami ludzkiemi, na pełny ocean.

I tak ciągle. Od ośmiu dni to samo.

A tymczasem zapasy skończyły się już dawno. Siódmego dnia rano zjedli ostatnie dwa jajka i wysączyli pozostałe krople kawy z termosów.

Pozostało im jeszcze tylko dwa kubki wody słodkiej do picia, chronione jak największy skarb, i butelka szampana, którą chowali na ostatnią godzinę.

Tymczasem cierpieli głód...

* * *

Komendant Numancji, major Diego Garcia leżał wyciągnięty na łóżku w kabinie nawigacyjnej. Drzemał. Był tak przemęczony czuwaniem ostatniej nocy, że ledwo trzymał się na nogach. Zaraz też o świcie, gdy tylko zastąpił go sierżant Castaneda, powlókł się do kabiny i rzucił się bezwładny na łóżko.

Nie mógł zasnąć. Pod czaszką kłębiło mu się tysiące myśli, których jednak nie potrafiłby przybrać w konkretną formę. Był głodny i taki wyczerpany, że poprostu zabrakło mu sił na sen. Leżał bezwładny, obojętny na wszystko co go otaczało a jednak zdawał sobie dokładnie sprawę z tego wszystkiego co się wokół niego działo.. Słyszał zupełnie wyraźnie rozmowę majora Ovando z Castanedą, który wrócił od sterów, zastąpiony przez pilota kapitana Alonzo Roldan de Villejo, jednak gdyby go zapytano o czem mówili, nie umiałby powiedzieć. Poprostu słyszane słowa nie dochodziły do jego świadomości. Tak samo zresztą nie umiałby powiedzieć, o czem myśli w tej chwili. Właściwie chyba nie myślał o niczem. O jednem tylko był przekonany, że teraz żadna siła ludzka nie byłaby w stanie wyrwać go z tego pół snu, zmusić do jakiejś akcji, w której wziąłby udział jego mózg, mięśnie czy wola.

A jednak mylił się. Poczucie obowiązku i niebezpieczeństwa było w nim silniejsze, niż zmęczenie, bo gdy usłyszał okrzyk kapitana de Villejo: „Obudźcie komendanta, sztorm nadchodzi!“ — zerwał się odrazu na równe nogi, zupełnie przytomny i ruszył na swe stanowisko.

A sztorm rzeczywiście nadchodził.

Zwiastował go szary półmrok, panujący, mimo południa, w kabinie. Przez okna widać było pędzące po niebie sine, ołowiane chmury. Czysty przed godziną horyzont pokrył się w ciągu paru minut metalowym, gęstym nalotem. Maleńkie, wełniste, postrzępione po brzegach obłoczki, wałęsające się dotąd gdzie nie gdzie po niebie, w jednej niemal chwili rozrosły się do niebywałych rozmiarów.

Równocześnie lekki, ledwo dostrzegalny zefirek, przybrał na sile, spiętrzając zwały wody, które przelewały się z rykiem przez siebie. Morze w jednej chwili pokryło się białą pianą. Jak okiem sięgnąć widać było tylko ze wszystkich stron srebrne grzywy bałwanów.

Samolot zaczął się kręcić w kółko, huśtany przez fale, przechylając się raz w jedną, to znów w drugą stronę i trzeszcząc groźnie we wszystkich spojeniach.

Pierwsze gęste krople deszczu zaczęły bębnić po skrzydłach i kadłubie, a potem nagle otworzyły się upusty niebios i na morzu zaczął się sądny dzień.

Sztorm rozszalał się na dobre.

* * *

NCJA

NOWELA

Wrócili przemoczeni do nitki.

Burza jak niespodziewanie się zerwała, tak i nagle ucichła. Morze było coprawda jeszcze porządnie rozhuśtane, ale wiatr złagodniał i w szarym całunie chmur, pokrywających horyzont, zaczęły się gdzie nie gdzie ukazywać okna, przez które błyskał świeży błękit nieba.

Gdy nawałnica ucichła, ze zdumieniem stwierdzili, że samolot nie odniósł żadnych uszkodzeń. Nie przypuszczali, żeby kadłub, a nadewszystko skrzydła zdolne były wytrzymać taki czterogodzinny, wściekły atak fal. Chwilami myśleli, że to już ich ostatnie minuty. Wiatr przechylał tak Numancję, że jedno jej skrzydło tonęło w falach, podczas gdy drugie sterczało wysoko ku górze. Sierżant Castaneda i kapitan de Villejo, przepasani liną, wdrapywali się wówczas na koniec płatu i przywracali Numancji równowagę. Ale już w następnej chwili zaczynało się to samo od początku.

I tak cztery godziny nieustannej walki z żywiołem, nieustannej czujności i baczenia na wszystko co się wokół dzieje.

To też wyczerpani byli do ostateczności. Nie rozbierając się nawet pokładli się gdzie który mógł, aby chociaż chwilę wypocząć.

Zwaliwszy się na koc rozesłany na podłodze major Garcia zamknął oczy i starał się zasnąć. Chciał ze wszystkich sił choć na parę godzin zapomnieć o wszyskiem, nie myśleć o oczekującym ich losie i zasnąć, ach! zasnąć czemprędzej. Domagało się tego wypoczynku całe jestestwo, i wyczerpane już chyba do ostatka mięśnie, i stargane nerwy, i odmawiająca posłuszeństwa wola.

Ale sen, upragniony sen nie nadchodził. Za to do zmęczonej wyobraźni pchać się zaczęło natrętnie tysiące myśli i obrazów, nie dających spokoju. Major Garcia przypominać sobie począł po kolei wszystko co zaszło w ostatnich dniach.

Więc start Numancji z portu lotniczego Los Alcazaros koło Cartageny. Gorące czerwcowe popołudnie. Na molo tłumy — barwne suknie kobiet i aksamitne kurtki mężczyzn. Tysiące rozwartych gardzieli, wyrzucających co chwila okrzyki: „El viva!... El viva!". Przy maszcie, przed kapitanatem portu, grupa oficerów lotników i, odcinająca się jasną plamą na zieleni mundurów, sylwetka jego Dolores...

— Pani kapitanowej Dolores Roldan de Villejo — przychodzi gorzka refleksja...

— Tak jest; pani kapitanowej Dolores Roldan de Villejo, żony serdecznego przyjaciela — powtarza w myśli major Garcia.

Patrzą na nią wszyscy z zachwytem, taka jest śliczna. Wygląda jak młoda dziewczyna. Garcia ma ją wciąż przed oczyma. Widzi jej wyciągniętą rękę, w której trzyma chusteczkę, żegnając nią niknący nad morzem hydroplan.

Krótkie było wówczas pożegnanie. Kapitan pocałował żonę w usta, inni członkowie załogi ucałowali jej rękę (major Garcia czuje do tej chwili na wargach ciepło jej dłoni). Siłą niemal musiał się powstrzymać, aby nie zerwać wówczas z twarzy maski obłudy i nie porwać ukochanej kobiety w ramiona. Gdy kapitan żegnał się z żoną miał dziką ochotę skoczyć nagle pomiędzy nich i rozdzielić tę parę. Chciało mu się krzyczeć tak głośno, żeby go usłyszały te tłumy, stojące na molo, że Dolores jest tylko jego, że jego tylko jednego kocha i jest kochana nad życie. Chwila jeszcze a tamy konwenansu i rozsądku prysłyby pod naporem głupiej zazdrości, ale na szczęście w tej sekundzie przycumowała do mola motorówka i trzeba było siadać. Gdy całował aksamitną, miękką dłoń kapitanowej, Dolores zdołała mu jeszcze szepnąć:

— Pamiętaj Diego, że tylko ciebie jednego kocham...

Był jak pijany. Machinalnie zupełnie dał ręką znak do startu. Silnik zagrał całą mocą swych 650 koni i Numancja, pilotowana przez kapitana de Villejo, zaczęła posuwać się w basenie portowym, zrazu powoli, potem coraz prędzej, żłobiąc swym kadłubem srebrną bruzdę w lekko zmarszczonej powierzchni wody.

Podczas gdy inni członkowie załogi zajęli się swymi czynnościami major Diego Garcia stanął przy oknie i długo wpatrywał się w niknące w dole molo z jasną sylwetką kapitanowej Dolores Roldan de Villejo.

Port malał coraz bardziej, kontury jego zacierały się coraz więcej. Po chwili już nietylko smukła postać kochanki, ale i całe molo zniknęło gdzieś na niebieskim obrusie morza.

Numancja szybowała w spokojnem powietrzu wprost na Polos, skąd przed czterema przeszło wiekami wyruszył Krzysztof Kolumb na podbój Ameryki.

Zapadł zmrok.

Pod płatowcem słał się Kadyks, migocąc miljonami świateł. Po chwili małe, jasne punkciki w dole, zmalały, oddalały się stopniowo, aż wreszcie zniknęły. Numancja leciała już nad pełnym oceanem. Latarnia morska w Cap St. Vicent, ostrym klinem swego reflektora, słała jej ostatnie pożegnanie z lądu. Hiszpanja została z tyłu, przed hydroplanem były teraz Azory, a dalej, ostateczny cel rajdu, New York.

Wkrótce z morza podniosła się mgła i pełzła powoli w górę, coraz wyżej, biała, nieprzezroczysta, aż niemal lepka z gęstości, zasłaniając wokoło cały horyzont.

Nie było nic widać.

Za oknami kabiny przelatywały mleczne strzępy, miecione pędem śmigła w tył, ku statecznikom. Nie było nic widać, mimo, że lecieli na wysokości 3000 metrów, to też lot odbywał się na ślepo. Jedynym drogowskazem była czarna kula busoli, znacząca drogę samolotu w przestrzeni.

Godziny mijały wolno, odmierzane czarnemi wskazówkami na białych tarczach zegarów. Senną martwotę przerywał tylko równy, monotonny warkot motoru. Uwaga całej załogi skupiona była tylko na jednem — nie zboczyć z kursu. Cztery pary oczu wpatrywały się nieustannie w czarne tarcze kompasów, oświetlone mdłem, niebieskiem światłem maleńkich żarówek.

Tak minęła noc.

Ranek nie przyniósł nic nowego. Mgła słała się ciągle taka sama gęsta, nieprzenikniona, tak że widnokrąg wydawał się im jakimś potwornych

rozmiarów garnkiem, wypełnionym po sam wierzch mlekiem.

Wtedy po raz pierwszy niepokój wkradł się do serc lotników. Wedle uprzednich obliczeń już dawno powinni znajdować się nad Azorami, gdzie mieli wodować w porcie Horta, aby uzupełnić zapasy benzyny. Tymczasem wokół, jak okiem sięgnąć, nie było widać nic. Pod nimi słało się wzburzone morze, a z góry i z boków otaczało ich drugie morze mgły. A tymczasem strzałka, wskazująca ciśnienie benzyny w zbiornikach, stale i niezmordowanie opadała w dół. Z każdym skokiem tłoków w cylindrach, z każdym obrotem śmigła zapas benzyny stawał się coraz mniejszy.

Nie było rady. Trzeba było czemprędzej siadać na wodzie, aby ocalić jeszcze tę troszkę, która została w bakach. Może Azory są tuż, tuż i gdy się rozjaśni można będzie z łatwością do nich dopłynąć.

— Wodujemy! — rozkazał wtedy po krótkim namyśle.

Zamarł ogłuszający warkot silnika, w uszach zaczęła dzwonić przeraźliwa cisza. Numancja spłynęła lekko w dół ślizgając się na namacalnych niemal warstwach powietrza i osiadła łagodnie na morzu. Wzburzone fale zaczęły tłuc o jej kadłub, rozpryskując się na ścianach w miljony drobnych kropelek.

Koło południa mgła zaczęła rzednąć. Powietrze stawało się coraz bardziej czyste, przezroczyste, aż wreszcie przez okna, wyszarpane podmuchem wiatru w znikającym coraz prędzej całunie mgły, spłynęły w dół, na powierzchnię morza, pierwsze promienie słońca.

Major Ovando dopadł sekstansu i schwyciwszy za ołówek zaczął wyliczać położenie płatowca. Pochylili się wszyscy nad nim.

— Dziewięćdziesiąt sześć mil na południo-zachód od Horta — padło wreszcie z jego ust — Przeklęta mgła!... Przez nią przelecieliśmy nad Azorami i minęliśmy je nic nie widząc.

Morze było zbyt wzburzone, aby można było ryzykować start. Mogło to kosztować ostatni zapas benzyny. Wobec tego, po krótkiej naradzie, postanowiono probować osiągnąć Azory płynąc.

Zagrał znów silnik i Numancja, rozcinając swym dziobem fale, przelewające się jedna przez drugą, zaczęła płynąć na północo-wschód, ku leżącym o blisko 100 mil., zbawczym wyspom.

Ale nie starczyło już benzyny na dotarcie do celu. W odległości 50 mil od Horta wskazówka manometru opadła ciężko w dół, odbiła się o sztyfcik zaporowy, podskoczyła niezgrabnie kilka razy w górę i stanęła nieruchoma na zerze — pływak osiadł na dnie. Motor pracował jeszcze chwilę. Ślizgające się wśród gładkich ścian tłoki ssały resztkę benzyny, rozlaną na dnie zbiorników, wciągając ją chciwie do cylindrów. Ale nie trwało to długo. Silnik zakasłał raz i drugi, jakby dławiąc się, i stanął wypluwając z rur wydechowych resztkę spalin. Śmigło mełło jeszcze bezsilnie powietrze, coraz słabiej, coraz wolniej, wreszcie znieruchomiało, wyciągając na boki, ku skrzydłom, swoje ramiona...

Zmęczona myśl powraca znów do Dolores. Co ona teraz robi, złotowłosa? Czy wierzy, że jeszcze żyją, czy ma jeszcze nadzieję, że wrócą? Do wyczerpanego mózgu cisną się niedorzeczne głupie, blache myśli.

—Jak ona była ubrana, kiedy ją poznałem?... — zastanawia się major Garcia, jakby to było najważniejszym problemem chwili.

— Acha... — zaczyna sobie przypominać — miała białą suknię w wielkie czerwone kwiaty... zaraz!... w czerwone czy może niebieskie... Nie, nie, napewno w czerwone... Gdzie to było? Ach prawda na lotnisku Satafe w Madrycie podczas jakiejś uroczystości... Po blisko czteroletniem niewidzeniu zobaczył wtedy swego przyjaciela, kolegę jeszcze ze szkoły lotniczej, kapitana Alonzo Roldan de Villejo...

Kapitan przedstawił go wówczas swojej żonie.

Garcia, gdy ją ujrzał, oniemiał. Przed nim stała skończona piękność. I jakże odmienna od innych!...

Kapitanowa de Villejo była blondynką o smagłej cerze kobiet południa. I ta smagłość, którą nabyła podczas długiego pobytu nad morzem, stanowiąca rażący kontrast z jasnemi włosami, dodawała jej niezwykłego uroku, robiła ją dziwnie ponętną. Małe usta, bez cienia pomadki, czerwieniły się jak dwie świeże wiśnie. I nadewszystko oczy, wielkie czarne, jakby zasnute mgłą oczy, okolone długiemi rzęsami, które rzucały cień aż na policzki.

Z całej jej smukłej, zgrabnej postaci wiała taka jakaś dziwna świeżość, jakiś urok wiosny, że człowiek ujrzawszy ją nie miał siły oderwać od niej wzroku.

Major Garcia znał wiele pięknych kobiet. Mój Boże!... bo to ich mało w Hiszpanji, albo w Paryżu (dwa lata przesiedział tam w akademji lotniczej, w tej stolicy świata)! Najpiękniejsze kobiety Madrytu szalały za nim. Ho, ho, i to jeszcze jak szalały. Jeszcze żaden torreador nie miał pewnie takiego powodzenia jak major Diego Garcia, gdy przyjechał do stolicy po swym sławnym locie nad Afryką. I potem jeszcze po zwycięstwie w konkursach międzynarodowych. Oh, kobiety południa umieją szaleć!...

Jakże niepodobna była ta jasna blondynka do tych wszystkich okrzyczanych piękności, które znał.

Od pierwszego wejrzenia zrobiła na nim kolosalne wrażenie. Ten zblazowany światowiec, psuty przez najpiękniejsze kobiety Kastylji, ze zdumieniem spostrzegł, że na każde wspomnienie tej jasnej, małej blondynki zaczyna bić mu szybciej serce.

— Przecież to jest żona mego serdecznego przyjaciela — probował perswadować sobie — To byłoby w pierwszym rzędzie nieuczciwie...

Ale gdy ją tylko ujrzał zapomniał w jednej chwili o wszystkich skrupułach, tembardziej, że czul, iż nie jest jej obojętny.

W tydzień po poznaniu kapitanowa de Villejo korzystając z tego, że mąż wyjechał z Madrytu przybiegła do niego sama i spłoniona, zaraz na progu, zarzuciła mu ręce na szyję i przywarła wargami do jego ust. Nie miał siły jej odtrącić...

Potem już było zapóźno.

Zdawał sobie dokładnie sprawę z tego, że postąpił nikczemnie wobec przyjaciela, że podeptał najświętsze uczucie — przyjaźń. Poświęcił uczciwość dla... ponętnych, purpurowych ust kapitanowej de Villejo i dla jej pysznego, jakby odlanego z bronzu, ciała.

Po tem co się stało było już zapóźno cofać się. Gdy się raz postawiło pierwszy krok, trzeba było brnąć dalej. Zresztą oszałamiające pocałunki Dolores, jej pieszczoty, głos, nawet upojny zapach jej włosów, głuszyły jakikolwiek głos sumienia. Zerwać z nią było już teraz ponad jego siły. Trzeba więc było, w imię miłości dla tej kobiety, kłamać dalej przyjaźń dla jej męża, choć w sercu wrzała dzika zazdrość. Grać wobec niego komedję, deptać codziennie, kopać ten nakaz uczciwości, która wskazywała, że należy sprawę postawić jasno — wyznać przyjacielowi wszystko, rozwieść Dolores i... ożenić się z nią. Ale Dolores nie chciała nawet o tem słyszeć.

— Jakto ona powiedziała wtedy?... — zaczął sobie przypominać — Acha!... Jeżeli powiesz mu choć słowo, nie zobaczysz mnie więcej na oczy... Ja od niego nie odejdę... Tak jak jest, jest zupełnie dobrze...

— Tak jak jest, jest zupełnie dobrze... — powtarza major Garcia.

A jednak trzeba mu było powiedzieć — przychodzi refleksja — trzeba mu będzie chociaż teraz wyznać prawdę... przed śmiercią...

Major Garcia — wzdryga się.

Przed śmiercią! Teraz dopiero jasno uprzytomnił sobie co ich czeka. Niema już nadziei. To szaleństwo oczekiwać jeszcze skądś pomocy. Jeżeli nawet szukano ich to i tak już dawno pewnie zaniechano poszukiwań, myśląc że dawno zginęli. Przecież to już osiem dni. Niema się co łudzić. Śmierć, nieubłagana śmierć krąży już nad samolotem, czekając na swe ofiary. Wycieńczeni są już przecież do ostatnich granic. Wieczorem pewnie zacznie się agonja, a rano Numancja będzie już tylko wielką, metalową trumną, unoszącą się na falach z zamkniętemi wewnątrz czterema martwemi ciałami. Potem jakieś mocniejsze uderzenie fali, nie sparowane przez nikogo sterami, zepchnie samolot w dół. Przez chwilę jeszcze na powierzchni morza kotłować się będzie wir i... koniec.

Co tu się łudzić, że może być inaczej. Trzeba sobie odważnie, po męsku powiedzieć, że to już koniec nadchodzi.

Boże! Jaki nieznośny upał panuje w tej kabinie. Z nieba od trzech godzin leją się chyba strumienie żaru. Metalowe ściany kabiny, rozpalone promieniami słońca, są tak gorące, że aż parzą przy dotknięciu.

Po burzy nastała w powietrzu kompletna cisza. Nawet małe obłoczki, wałęsające się zawsze po niebie, gdzieś się nagle podziały. Nic tylko morze i nad niem jasne, pogodne niebo z przylepioną pośrodku białą, okrągłą tarczą słońca.

Myśli tłuką się pod czaszką jakby ją chciały rozsadzić.

— Trzeba mu to powiedzieć o Dolores — myśli major Garcia — Alonzo! — Gdzie on jest? Boże co za gorąco!

Major unosi się powoli z wysiłkiem z podłogi i rozgląda się po kabinie. Alonzo leży na łóżku w kabinie i oddycha ciężko. Powietrze, świszcząc wychodzi mu przez zeschnięte, obrzękłe wargi. W kabinie sterowej, na fotelu pilota, śpi major Ovando, a obok, widać go przez uchylone drzwi, rozciągnięty na ziemi leży Castaneda.

— Alonzo — szepcze Garcia zdławionym głosem, który z trudem przeciska się przez zaschniętą krtań.

Alonzo! — powtarza głośniej dobywając resztę sił i szarpiąc leżącego za rękaw Alonzo słuchaj...

Powieki kapitana podnoszą się leniwie i z za długich rzęs spoglądają na mówiącego przygasłe oczy. Wargi poruszyły się i wyszedł z nich jakiś zdławiony charkot:

— Co się stało?...

— Słuchaj mnie Alonzo — szepcze Garcia, przytknąwszy niemal usta do ucha leżącego — słuchaj mnie... ja ci muszę powiedzieć jeszcze przed śmiercią, inaczej nie umrę spokojnie, że ja... że ja i...

— Co ty?...

Ale major Garcia nie dokończył rozpoczętego zdania. Podniósł głowę i zaczął się wsłuchiwać w szum morza, przedzierający się przez ściany kabiny. Wyostrzony ostatniemi przejściami jego słuch rozpoznawał w ryku fal jakiś inny głos, dziwnie znajomy, słyszany tylokrotnie — rytmiczny warkot silnika w powietrzu. Nie nie mylił się, gdzieś w górze, nad nimi, grał pełną gamą dźwięków silnik lotniczy.

Odrazu wróciły mu siły. Zerwał się z podłogi i dopadłszy małego okienka w suficie kabiny, otworzył je i spojrzał w niebo.

W czystem, nieruchomem powietrzu balansowała nad nimi rozkrzyżowana sylwetka płatowca z brytyjskiemi rozetami na skrzydłach. Pomoc, w którą już zwątpili, nadchodziła niespodziewanie.

Kapitan ostatkiem sił uniósł się nieco na posłaniu i podparłszy się na łokciu patrzał na komendanta, zdumiony, nic nie rozumiejąc.

— Coś mi chciał powiedzieć, Diego? — zapytał wreszcie.

— Co ci chciałem powiedzieć, Alonzo? — powtórzył major Garcia, ocierając rękawem koszuli gęste krople potu, które osiadły mu na czole. Chciałem ci powiedzieć, Alonzo, że jesteśmy uratowani!...

K O N I E C

WŚRÓD KSIĄŻEK i WYDAWNICTW

NOWA KSIĄŻKA O POMORZU.

Polska literatura o Pomorzu wzbogaciła się o nowe podstawowe wydawnictwo .W serji „Balticum" Pamiętnik Instytutu Baltyckiego" ukazał się pod redakcją Józefa Borowika drugi tom pracy zbiorowej p. t. „Polskie Pomorze" Przeszłość i Kultura.

Nowy ten tom, zawierający 224 stron druku i 55 ilustracyj stanowi podstawowe kompendjum o Pomorzu. Zawiera on 8 rozpraw: B. Stelmachowska w rozprawie p. t. „Z przeszłości Słowian północno-zachodnich" wykazuje że morze bałtyckie w południowej jego części było niegdyś we władaniu Słowian.

K. Tymieniecki w rozprawie p. t. „Rola Pomorza w wczesnych dziejach Polski" daje rzut historyczny na stosunki Polski do Pomorza od najdawniejszych czasów, aż do wcielenia w pokoju toruńskim w r. 1466 Pomorza pod nazwą Prus Królewskich do Rzeczypospolitej Polskiej.

Rozprawa W. Konopczyńskiego p. t. „Historja polityczna Pomorza od pokoju toruńskiego" daje pogląd na dalsze dzieje Pomorza.

Nadzwyczaj cenną i pierwszą w literaturze polskiej pracą o odrodzeniu narodowem na Pomorzu jest rozprawa ks. A. Mańkowskiego p. t. „Odrodzenie narodowe na Pomorzu w *XIX* i XX wieku". Autor w sposób szczegółowy przedstawia proces budzenia się świadomości narodowej na Pomorzu od słynnego zamachu na Starogard, organizowanego w 1846 r. przez Ceynowę.

Do działu historycznego należy jeszcze rozprawa ks. T. Glemmy p. t. „Dzieje djecezji chełmskiej". Praca ta podaje szkic historyczny oraz organizację wewnętrzną kościoła katolickiego na Pomorzu.

Prof. dr. Florjan Znaniecki w rozprawie p. t. „Siły społeczne w walce o Pomorze" rzuca cały problem walki polsko-niemieckiej o Pomorze na szerokie tło socjologiczne.

Dzieje kultury umysłowej na Pomorzu omawia dyrektor Książnicy Miejskiej w Toruniu Zygmunt Mocarski w rozprawie p. t. „Kultura umysłowa na Pomorzu" Uzupełnieniem tej pracy jest złożona również przez Zygmunta Mocarskiego „Bibljografja kultury umysłowej na pomorzu".

Wydawnictwo „Polskie Pomorze" tom. II." „Prze-

szłość i Kultura" zapełnia dotkliwą dotąd lukę w naszej literaturze.

WYCHOWANIE ŻOŁNIERZA OBYWATELA

Podczas służby wojskowej żołnierzy nietylko się szkoli ale i wychowuje. Wychowanie to o charakterze żołnierskim i obywatelskim ma na celu spotęgowanie w szeregowych honoru, miłości ojczyzny, karności, koleżeństwa i t. p. oraz dostarczenie im — w formie pogadanek — pewnego zasobu wiadomości o państwie polskiem i wojsku narodowem oraz o ich prawach i obowiązkach. Na pogadanki tego rodzaju kładzie nacisk instrukcja o pracy oświatowo-kulturalnej i wychowawczej w wojsku, podając kilkadziesiąt z tego cyklu tematów. Jednak prowadzenie tych pogadanek nastręcza niemałe trudności oficerom zarówno ze względu na ogrom materjału jak i brak częstokroć u nich metody ujęcia tematów i należytego do nich podejścia.

Tę dotkliwą lukę w naszej literaturze wojskowo-wychowawczej zapełnia niezwykle cenna i pożyteczna praca *pplk. S. Sosabowskiego* p. t. WYCHOWANIE ŻOŁNIERZA-OBYWATELA. (Warszawa 1931. Cena 6 zł.). Praca ta jest uzgodniona ze wspomnianą wyżej instrukcją. Dzieli się na uwagi wstępne oraz 34 nauki.

W uwagach wstępnych oraz we wskazówkach dla instruktorów autor daje metodę prowadzenia nauk wychowawczych, w naukach zaś rozwija w popularny sposób tematy przewidziane w instrukcji. Oto niektóre z tych tematów: co to jest państwo polskie, jak powstało, jakich ma sąsiadów, jego ludność, oświata, gospodarcze oblicze, znaczenie morza dla Polski, władze i urzędy państwowe, co to jest wojna nowoczesna, jak powstało wojsko polskie i jak się ono przyczyniło do powstania naszego państwa. Naczelny Wódz, żołnierz dawny i obecny, dowódca i podkomendny. Każda nauka — poza omówieniem sprzętu pomocniczego — dzieli się na wstęp, naukę właściwą, zakończenie, wskazówki dla instruktora oraz dyspozycję nauki. Praca zasługuje na baczną uwagę wszystkich oficerów w linji, a zwłaszcza dowódców pododdziałów, na których barkach spoczywa cały ciężar wychowania obywatelskiego szeregowych.

„MORZE POLSKIE W PIEŚNI".

Ukazała się w Gdyni książka p. t. „Morze polskie i Pomorze w pieśni", pierwsza tego rodzaju antologja, ułożona przez dr. Wł. Pniewskiego (z 8-miu drzeworytami).

Znajdujemy tu utwory 60 polskich poetów.

ZBIÓR PIEŚNI KASZUBSKICH.

Ukazał się w Chojnicach zbiór pieśni kaszubskich p. t. „Kaszebski śpiewe", ułożony przez Stanisława Czernickiego.

CZASOPISMO DLA SPRAW KASZUBSKO-POMORSKICH.

Ukazał się w Kartuzach w bogatej szacie pierwszy numer „Gryfa", kwartalnika, poświęconego sprawom kaszubsko-pomorskim.

W skład komitetu redakcyjnego wchodzą: dr. A. Majkowski, dr. Wł. Pniewski, A. Labuda i St. Brzęczkowski.

ZWIĄZEK LITERATÓW POLSKICH NA KASZUBACH.

Powstał w Wejherowie Związek Literatów Polskich na Kaszubach ze stałą siedzibą w Gdyni.

Prezesem Związku jest K. Śliwkowski.

Z CYKLU: MARYNARZE

Tułacze

Zamknięci, wduszeni w stalowe łupiny,
rzucone na kaprys morskiej głębiny,
na zawsze skuci z pokładem,
błądzicie po morzach, za śladem
wiecznie cierpiącej tęsknoty —
wy, mrówki w mrowisku floty,
które coś pędzi i gna — i każe
szukać nieznanych złud;
Żeglarze —
tęsknoty i morza urzekł was cud,
i wciąż po różnych błądzicie krainach,
Szwecjach, Jamajkach i Chinach,
wciąż nowe zwiedzacie kraje,
i nigdzie miejsca dla was nie staje,
i ciągle pędzicie w dal, —

A kiedy morze szeptem fal
w noc srebrną z Bogiem rozmawia,
wam się, tułacze, serce rozkrwawia,
i wyciągacie ku wizji dłonie,
która się jawi na nieboskłonie:
Krąg lampy... wnętrze jasnego pokoju...
na stole w wysmukłym słoju
kwiaty... w jedwabiu przędzę spowita
Siedzi przy stole i czyta,
ta wymarzona — upragniona...
wam niedostępna — żona.
Morze faluje, przelewa się, skrzy,
na wasze spogląda łzy
i drwi...

Gdy wreszcie szpony stalowych lin
przykują okręt w porcie do dna,
z rękami w kieszeniach, kołysząc biodrami,
na ląd schodzicie, wolno, parami —
palicie opium, pijecie gin,
whisky, cocktail, brandy, grog;
zaułków portu czerń i mrok
pochłania was, jak blade cienie,
i gasząc pierwszych lepszych ust płomienie
z gron piersi ostrych, bujnych, małych,
brunatnych, żółtych, czarnych, białych,
na swą tęsknotę chcecie wypić lek,
lub nagle, przez krwi opętani szał,
w kłębach splątanych ciał,
miażdżycie żebra, nosy, szczęki,
pełni rozpaczy i męki,
i nagle w ramiona sobie padacie,
i łkacie,
i znów idziecie kochać i pić...
A potem tygodnie całe, miesiące,
dnie zżarte słońcem, noce gorące,
zobojętniali, dokąd i gdzie,
płyniecie... płyniecie... płyniecie.:
Tulon — Janeiro — Sydney — Port Said —
raz jeden znowu po całym świecie —
znów jeden raid —
aż wreszcie, na morza dnie
spoczniecie...

Gdy uśnie okręt, pancernik, yacht,
i tylko czuwa bystre oko wacht,
w ciche, usiane gwiazdami wieczory,
dyszą maszyny, dyszą motory —
opancerzony przód, jak pług
kraje szmat morza w bruzdy smug —
płaczą maszyny — morze płacze —
i waszych serc tęsknota płacze:
Tułacze... Tułacze... Tułacze...

JAN SOKOLICZ WROCZYŃSKI.



K R O N I K A

Chili

Mało efektowną okazała się flotyla hydroplanów marynarki wojennej w walce z zrewoltowanemi jednostkami floty morskiej. Nawet mimo osiągania dość nizkiego poziomu lotów i nieustannego bombardowania — tylko niewielkie szkody zdołano wyrządzić okrętom wojennym, stojącym na kotwicy. Zbuntowani marynarze zdołali natomiast zestrzelić jeden z atakujących płatowców. Okazało się, że z wysokości 1000 mtr. nawet wielkie jednostki morskie były trudnym celem dla hydroplanów.

Chiny

Chińska szkoła morska w Wu-Sung, otrzymała kredyty na kupno parowca szkolnego. Statek nabyty zostanie najprawdopodobniej od amerykanów, proponujących chińczykom nabycie parowca pod nazwą „Lake Class" o pojemności 4.500 ton i szybkości 10 węzłów.

Costarica

W pierwszych dniach grudnia otwarto w Costarica radjostację brzegową p. n. *„Cartago Costarica Radio"*. Znak wywoławczy stacji: TIR. Radjostacja służyć będzie nawigacji morskiej i lotniczej. Oprócz fali lotniczo-morskiej średniej długości 600 mtr., stacja pracować będzie również na fali długiej między godzinami: 13—02, 00, według średniego czasu Greenwich.

Francja

Śmiało można powiedzieć, że Francji powodzi się pod każdym względem; gdy inni, np. w dziedzinie przemysłu okrętowego, przeżywają ostry kryzys i naruszają rezerwy na pokrycie niedoborów w stoczniach, francuskie warsztaty okrętowe szły pełną parą w ciągu całego roku 1930—31.

Naprzykład znane stocznie w Bordeaux: Les Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest et de Bacalan Réunis, zamknęły rok dochodem brutto, wynoszącym 124.329.688 franków, t. j. o 33.402.019 franków większym od osiągniętego w roku poprzednim. Zysk brutto tych stoczni dał 10.422.809 frank., a po potrąceniu wydatków ogólnych w sumie 9.532.853 fr., saldo w bilansie czynnym wykazało 909.955 franków.

Stocznie idą dalej pełną parą i mają dość pracy na okres najbliższy. O redukcjach niema mowy.

Italja

Italska żegluga morska idzie szybkiemi krokami naprzód. Od czasu spuszczenia na wodę wspaniałego i wielkiego parowca oceanicznego „Rex"— stocznie italskie: Cantieri Riuniti dell Adratico, kończą budowę drugiego wielkiego parowca: „Conte di Savoia". Parowiec spuszczony został w październiku, a w grudniu r. b. zainstalowano na nim wszystkie maszyny. Motory „Conte di Savoia" o mocy łącznej 120.000 KM., rozwijać będą szybkość 27 węzłów. Oba okręty gotowe będą do żeglugi w sezonie letnim roku 1932.

* * *

Wykończony niedawno kolejowy prom motorowy „Scilla", odbył pomyślnie pierwszą podróż próbną w cieśninie Messyny.

„Seilla" i inny prom motorowy tej samej klasy — „Cariddi" — są dziś największymi i najszybszymi w Europie transportowcami pociągów kolejowych.

Hiszpanja

Największy i najszybszy z pośród okrętów motorowych w Hiszpańji, „Cabo San Augustin", ukończył już pomyślnie podróże próbne. Statek ma 12.500 ton pojemności i może rozwinąć szybkość 16 węzłów. Wybudowano go dla hiszpańskiego towarzystwa okrętowego Ybarra y Cia w Sevilli.

Niemcy

Vice-admirał Oldekop (Altkopf), od lat czterech komendant głównej floty niemieckiej, przeniesiony niedawno do emerytury, służył w marynarce niemieckiej lat 36. Podczas Wielkiej Wojny był dowódcą krążownika „Hindenburg", a w ostatnim roku Wojny — szefem sztabu marynarki pod dowództwem admirała Reutera.

Vice-admirał Oldekop, był jednym z oficerów marynarki niemieckiej, biorących udział w pamiętnem zatapianiu floty niemieckiej pod Scapa Flow.

W ciągu swej karjery w marynarce, Oldekop był wielokrotnym dowódcą jednostek bojowych i komendantem portów. Naczelnym dowódcą floty niemieckiej mianowano go 1 października roku1 927. Obecnie stanowisko to zajął vice-admirał Gladisch, który w czasie wojny był oficerem artylerji na okrętach wojennych: „Nassau" i „Fon der Tann", a następnie dowódcą jednostek morskich na Bałtyku.

* * *

Niemieckie władze morskie wystawiły na licytację dwa stare statki wojenne: pancernik „Lothringen" i mały krążownik „Nymhe". Pojemność pierwszego wynosi 13.200 ton, a drugiego 2.750 ton. Nabywca zobowiązać się musi do zdemontowania uzbrojenia na obu statkach na wodach niemieckich i odstawienia części pancernych do doków marynarki wojennej w Wilhelmshafen.

Polska

Angielskie czasopismo „The Nautical Magazine" podaje, że port gdyński, na budowę którego subwencje skarbu polskiego wyniosły 300.000.000, będzie w przyszłości administrowany przez spółkę akcyjną. Dzięki temu — pisze „Nautical Magazine" — kapitał zagraniczny może znaleźć pole do inwestycyj.

* * *

Czasopismo angielskie „The Syren and Shipping Illustrated", wychodzące w Londynie zamiesz-

cza artykuł poświęcony sprawie zamówień na parowce pasażersko towarowe dla Państwowego Przedsiębiorstwa Żeglugi Polskiej i Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w Gdyni.

„The Syren" pisze, że zamówienie na dwa parowce udzielone przez P. P. Żeglugę Polską stoczni duńskiej p. f. „Nakskov Skibsvaerft",spotkało się z dużą krytyką w samej Polsce. Przeciwko udzieleniu zamówienia tego firmie duńskiej, protestował również Gdańsk, którego Międzynarodowe Stocznie Okrętowe i Inżynieryjne, pracują w 20% kapitałem skarbu polskiego. Uważano tam przeto, że czynniki decydujące postąpiły niepatrjotycznie. Strony zainteresowane wytykały również, że udzielenie zamówienia stoczni obcej pozbawiło górnoślązki przemysł żelazny i stalowy, przeżywający trudności gospodarcze, korzystnych dostaw.

„Jednak wyjaśnić należy — pisze „The Syreen" — że, jak to się często zdarza, głosy patrjotyzmu gospodarczego, przemawiające przez tę krytykę, nie miały słuszności o tyle, że nie znały warunków, w których zamówienie zostało powierzone firmie obcej. Dopiero wyjaśnienie Ministerjum Handlu i Przemysłu w Warszawie, opublikowane niedawno, tłómaczy krok „Żeglugi Polskiej". Z wyjaśnienia wynika, że koncern gdański zaproszony był do udziału w przetargu na równi z innemi stoczniami. Gdyby ceny gdańskie zbliżały się do cen konkurencji — z pewnością stocznia gdańska otrzymałaby pierwszeństwo.

Jednak oferta krajowa była prawie o pół miljona złotych wyższa od najniższej, przedstawionej przez konkurencję zagraniczną, jak w tym wypadku, przez stocznie „Nakskova", a przytem Gdańsk dawał gorsze warunki kredytowe. Pociągnęłoby to za sobą dodatkowy koszt, równający się sumie około 14.600 f. szterl. — ustępstwo, na które Ministerjum Handlu poszłoby, oczywiście, niechętnie.

Dalej, jeśli chodzi o polskie materjały żelazne i stalowe, to Min. Handlu wyjaśnia, że kontrakt przewiduje, że firma duńska miałaby przedewszystkiem nabyć dostateczną ilość surowca na Polskim Górnym Śląsku po cenach konkurencyjnych, aby wyrównać wynikłe stąd straty dla Śląska. Tu jednak, okazało się, że firmy górnośląskie nie mogły podjąć się terminowych dostaw żądanych ilości surowca, zgodnie z klauzulami kontraktu.

W podobnych okolicznościach odbyło się udzielenie zamówienia stoczni angielskiej „Elsinore Shipyard" na budowę dwóch parowców dla Tow. Polsko-Brytyjskiego. I w tym wypadku usiłowano odszkodować przemysł górnośląski, który znowu został pominięty wskutek wysokich cen stoczni krajowej.

Zgadzamy się wobec tego — oświadcza czasopismo — ze stocznią duńską, że w sytuacji w jakiej znajduje się przemysł okrętowy, nie jest w interesie tego przemysłu udzielanie koncesji preferencyjnych tego znaczenia. Oczywiście, uznać należy głosy patrjotyzmu gospodarczego, choć niepodobna zgodzić się, aby udzielanie zamówień tylko z tych pobudek, z pominięciem czynnika współzawodnictwa, było słuszne.

Rumunja

Między władzami administracyjnemi a komunalnemi w Konstancy, trwa spór o stronę legalną żądań miasta opodatkowania prowjantu sprzedawanego okrętom, odwiedzającym port. Jakkolwiek, dość samowolnie narzucony podatek w wysokości 20% od wartości, zmiejszono przed kilku miesiącami do pół % — władze administracyjne uważają, że i to nie ma podstaw legalnych. Zresztą dochód z tego źródła tylko w nieznacznej części idzie do kas miejskich — reszta ginie w kieszeniach zainteresowanych kupców i poborców podatku.

Rosja

Stwierdzono już dziś z całą stanowczością, że groźny strajk na okrętach niemieckich, podczas ich postoju w portach sowieckich, był dziełem intrygi komunistycznej.

Jeżeli nawet władze sowieckie mogły wykrętnie umyć ręce od brudnej roboty, zwalając winę za olbrzymie straty poniesione z powodu strajku przez niemieckie linje okrętowe, na — rzekomo niezwiązaną z urzędowem stanowiskiem władz — agitację komunistyczną, to w każdym razie, na podstawie rosyjsko-niemieckiego traktatu morskiego, powinny były okazać pomoc oficerom załóg niemieckich, a tego nie uczyniły. Okazuje się, że fatalny w skutkach strajk październikowy marynarzy niemieckich, był w dużym stopniu wynikiem fałszywego przestawienia faktów. Załogi niemieckie były w większości steroryzowane. Oczywiście, komuniści nie dzielili już skutków buntu, gdy strajkujących marynarzy oddano, po powrocie do kraju pod sąd.

Dodać należy, że linje okrętowe niemieckie, i bez tych niespodzianek przeżywające ostry kryzys gospodarczy poniosły wielkie straty wskutek bezczynności około 50 okrętów na wodach obcych. Zapewne, po tem doświadczeniu, linje niemieckie nie prędko zdecydują się na nowe ryzyko kontynuowania stosunków morskich z Sowietami.

Szwecja

Na odbytych niedawno manewrach jesiennych szwedzkiej floty wojennej, obecny był król Gustaw.

W manewrach brały udział okręty powierzchniowe, flotyle powietrzne marynarki i łodzie podwodne, a wśród nich typy najnowsze, jak: „Draken", „Gripen" i „Ulven". Ta ostatnia opuściła niedawno stocznię i dopiero w roku ubiegłym oddana została marynarce wojennej. Pojemność każdej z wymienionych łodzi, waha się od 500 do 650 ton, a szybkość w stanie zanurzenia — 15 węzłom. Każda z tych łodzi ma po 4 wyloty torpedowe i po jednem dziale artyleryjskiem.

Stany Zjednoczone

Urząd Marynarki Stanów Zjednoczonych zamówił w ub. roku (1931), w stoczniach amerykańskich 5 nowych torpedówców dla marynarki wojennej.

Torpedowce ochrzczone będą nazwiskami znakomitych dowódców z historji marynarki amerykańskiej, a więc: Farragut, Dewey, Hull, Mac Donough i Worden.

Wielka Brytanja

Angielski krążownik — zakładacz min „Adventure", który powrócił niedawno z drugiej podróży służbowej, odesłany został do doków w Devonport na oględziny techniczne. Oględziny i uzupełnienia kosztować będą 75.868 f. szterl. O znaczeniu tej operacji technicznej mówi fakt, że opozycję tę wstawiono, jako specjalną do bieżącego budżetu marynarki, bowiem krążownik „Adventure" jest jedynym okrętem w zespole Marynarki Królewskiej zbudowanym specjalnie do zakładania min, które statek rzuca w morze dwoma wielkiemi otworami umieszczonemi w okolicy steru.

* * *

Admiralicja angielska podaje, że część Floty Atlantyckiej, a mianowicie krążownik: „Hood" i „Repulse" oraz Druga Eskadra Krążowników (Dorsetshire, Norfolk, Exeter i York) uda się na wiosnę roku 1932 na wody Brytyjskich Indji Zachodnich.

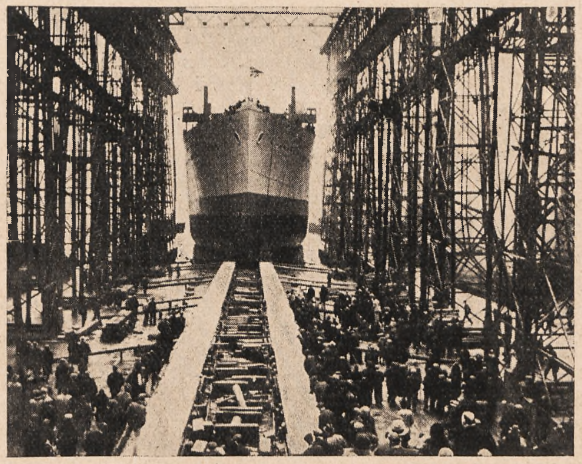
E. R. HENNIG
Komandor mar. woj. St. Zj.

WŁADANIE MORZEM

spolszczył W. Abramowski, płk. inż.

Według nowo opracowanego planu wojny, wyznaczono biljony dla zaopatrzenia Ameryki w okręty handlowe i od tego czasu departament morski czynił wszelkie starania ku podniesieniu na morzu autorytetu Ameryki. Zaproszono do dostarczenia statków firmy prywatne i stopniowo Stany Zjednoczone wywalczyły sobie stanowisko, przy którem 30% towarów przewożone było na okrętach amerykańskich, lecz jeszcze daleka była droga do uniezależnienia handlu amerykańskiego od linij zagranicznych.

Jednakże trudności amerykańskiej marynarki handlowej nie zawsze były tak wielkie i ciężkie. Od rewolucji i do czasu wojny secesyjnej niejedno się w niej zmieniło i polepszyło. Zaprojektowano i pobudowano znakomity typ okrętów t.zw. „Klipper", który bez przeszkód pływał na wodach prawie całego świata. Amerykańscy budowniczowie okrętowi, pod względem trwałości budowanych przez siebie okrętów, znacznie przewyższali swych europejskich kolegów. Od roku 1820 do r. 1860, średnio, 72% handlu zagranicznego przewoziło się już na okrętach Stan. Zjednoczonych. Wojna secesyjna przerwała rozwój przemysłu i postawiła amerykańską marynarkę handlową w stanie uśpienia i zaniedbania.



Nowy angielski motorowiec „Highland Patriot„ opuścił niedawno stocznię w Belfoście.

Rozwój Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych.

Widzieliśmy wyżej, jak poważnie była zaniedbana amerykańska marynarka handlowa, — zobaczmy teraz, w jakim stanie w tym czasie znajdowała się marynarka wojenna.

Prywatne przedsiębiorstwa od dość już dawna utrzymywały na 7-miu morzach banderę amerykańską, obojętność zaś społeczeństwa amerykańskiego na sprawy morskie, wywołała stopniowy zanik marynarki wojennej. Od samego początku Stanów Zjednoczonych egzystowały w łonie społeczeństwa amerykańskiego pewne grupy wpływowe, które utrzymywały, że dla Ameryki flota wojenna zupełnie jest niepotrzebna, lub w bardzo małej ilości. I tylko, kiedy piraci zaczęli obrabowywać doszczętnie amerykańskie okręty handlowe i uprowadzać załogi do niewypowiedzianie ciężkiej niewoli, opozycja w kongresie podniosła głos za koniecznością utworzenia marynarki wojennej; znalazły się jednak głosy, które obstawały, żeby ochronę okrętów handlowych przekazać za odpowiednią zapłatą cudzodziemskim eskadrom. I przedtem, zanim została zebrana w Kongresie odpowiednia ilość głosów na zakup sześciu fregat, Amerykanie zapłacili w daninie Algierowi sumę ekwiwalentną kosztu okrętów; votum dla zakupienia 6-ciu fregat zostało uchwalone większością tylko 2-ch głosów. Okręty te, razem z 12-ma następnie uchwalonemi przez Kongres, całkowicie usprawiedliwiły jednak swych projektodawców. Załogi okrętów, przed ukaraniem piratów Algieru i Trypolisu, zostały odpowiednio wyszkolone i zahartowane. Europa została zdziwiona sposobem szybkiego i honorowego uporania się Amerykanów z wszechwładnymi w tamtych czasach rozbójnikami i rabusiami. Spowodowało to jednak interwencję Francji i w wynikłej z tego powodu wojnie morskiej Amerykanie uprowadzili 84 uzbrojone okręty francuskie, tracąc sami tylko jeden. Pod aktywną obroną amerykańskich fregat, handel amerykański wzrósł poczas wojny o 40%. Lecz w tym czasie Napoleon przyszedł do zgody z Anglją i handel morski Stanów Zjednoczonych znalazł się między młotem a kowadłem. Stany Zjednoczone nie mogły utrzymywać swego neutralitetu za pomocą tylko 70-iu jednostek bojowych. Cierpiąc na godności i honorze, Amerykanie zmuszeni byli jednak wystąpić z temi jednostkami przeciw 1046 jednostkom angielskim.

Po wojnie 1812 r. amerykańska marynarka wojenna stopniowo zaczęła przychodzić do coraz większego upadku. Wojna secesyjna zaskoczyła Amerykę z bardzo nieliczną już ilością zdatnych do wojny jednostek,- która wzrosła jednak podczas powstania do do liczby 717.

Blokada wykonana przez te jednostki przyczyniła się więcej, niż wszelkie inne środki do poddania się południowców. Po wojnie tej nastąpił dalszy zwrot do bezwładności. Inne narody pozamieniły w tym czasie swe żaglowce drewniane na stalowe, lecz Amerykanie uczynili to dopiero w roku 1885. Na szczęście skompletowali oni swą marynarkę wojenną w chwili, kiedy wystąpienie jej w porcie Hawanna było najbardziej potrzebnem. Po wojnie hiszpańskiej amerykańska marynarka wojenna kontynuowała już swój rozwój i chociaż pobudowano w tym czasie dla niej dużo wielkich okrętów, to jednak zapomniano o niemniej potrzebnych niszczycielach i statkach pomocniczych.

W wojnie światowej amerykanie zajęli pozycję wielkiego państwa neutralnego, na podobieństwo ich pozycji z r. 1812.

Dwie grupy państw europejskich walczyły o swą narodową egzystencję. Zachowanie tej egzystencji usprawiedliwiało się w oczach państw centralnych przez grube pogwałcenie praw narodów neutralnych.

Według prawa narodowego wszelka blokada aby być legalną powinna być rzeczywistą. Lecz żadna z blokad sojuszniczych nie odpowiadała temu wymaganiu i brzegi Bałtyku nie były nigdy blokowane efektywnie przez niemców, tak jak nie była rzeczywistą blokada morza Północnego, stale zagrażanego natarciem nurkowców. Amerykanie wykonywali lojalnie międzynarodowe prawo bandery neutralnej, świadczącej o braku na statku kontrabandy wojennej; według tego prawa kupiec neutralny na morzu jest nietykalny. Mocarstwa walczące o swe istnienie nie przydawały temu żadnego znaczenia. Okręty amerykańskie holowano do portów aljanckich, gdzie je rewidowano, lecz

z jakąż stratą czasu i ładunków. *„Marynarka wojenna działa“* mówił lord Grey, *„a Min. Spr. Zagran. zawsze znajduje argument do podtrzymania tej działalności“*. Lecz nietylko prawo międzynarodowe, ale zwykłe uczucie ludzkie dyktowało, że okręt kupiecki nie może być zatapiany, bez zabezpieczenia chociaż życia jego załodze i pasażerom.

Posiadając w nurkowcach broń, użycie której nie mogło być nagięte do powyższego założenia, mocarstwa centralne opracowały dla nich nowe odpowiednie do prześladowanych przez siebie celów, prawo.

Swoboda mórz i oceanów była najdawniejszą podstawą polityki morskiej Stanów Zjednoczonych, lecz w wojnie światowej było to pustym, nic nie znaczącym frazesem, za który amerykanie płacili własnem życiem. I w r. 1917, jak i w r. 1812, amerykanie rozpoczęli wojnę dla obrony tego prawa i dopóki to ostatnie nie zostanie w jakiś sposób zabezpieczone, Stanom Zjednoczonym będzie stale zagrażało niszczenie ich statków neutralnych.

W roku 1796, czyli więcej, niż sto lat temu wstecz, Waszyngton pisał:

„Dla rzeczywistej i aktywnej obrony handlu zewnętrznego — niezbędna jest marynarka wojenna. Dla wymuszenia szacunku dla bandery neutralnej — potrzebna jest zorganizowana siła morska, gotowa w każdej chwili unicestwić każdą próbę obelgi lub napaści. Może to nawet uprzedzić rozwiązanie się w wojnę z mocarstwami walczącemi za popełniane przez nie gwałty nad narodami nieuczestniczącymi w wojnie...“

Zasadnicze podstawy władania morzem pozostały po dziś dzień niezmienne. Przeszły one przez cały szereg technicznych zmian, począwszy od poruszanych wiosłami galer, okrętów-żaglowców i kończąc współczesnemi, pływającemi lewiatanami. Grecy i Rzymianie mieli tylko jeden typ bojowego okrętu, — galerę, — poruszaną wiosłami przykutych do nich niewolników. Walka odbywała się za pomocą przebicia statku taranem i pojedynkiem żołnierzy lądowych na pokładzie okrętu. Typ ten przetrwał stulecia; Hiszpanie używali galery jeszcze w XVI stuleciu. Lecz z wynalezieniem artylerji, walkę zaczął rozstrzygać ogień działowy. Okręty manewrowały i już fachowy marynarz, a nie żołnierz, prowadził walkę. Ostatecznie wyłoniły się dwa zasadnicze typy okrętów wojennych; jeden ciężki, linjowy, uzbrojony w 70—120 dział, prototyp współczesnego drednautu i drugi t. zw. „fregata“, szybkobieżny statek, uzbrojony w 20—40 dział, poprzednik współczesnego krążownika.

Nadchodzi jednak wiek pary i maszyn, czerpiących energję swoją z węgla i olejów. Artylerja, stopniowo doskonaląc się, daje nadzwyczajne wyniki. Torpeda przyczynia się do kompletnej zmiany taktyki morskiej, torpedowce zaś zwiększają swe wymiary i przeistaczają się w niszczycieli; w ten sposób pływanie wielkich okrętów linjowych staje się powoli zagrożonem do ostatniej możliwości.

Dalszy rozwój marynarki wojennej przynosi łodzie podwodne (nurkowce) i lotnictwo, które swym wywiadem, bombardowaniem i szybkością walki wnosi do taktyki morskiej najbardziej poważny i rozstrzygający czynnik.

Okręt wojenny.

Okręt linjowy w czasach żeglarstwa i jego potomek w prostej linji, współczesny naddrednaut — jest zasadniczym typem, który jednoczy w sobie wszystkie właściwości do natarcia i obrony i może rzeczywiście utrzymywać zwierzchnictwo na morzu. Przy spotkaniu się z flotą tych jednostek, nieprzyjaciel musi wstąpić w bój, lub uciekać, bo tylko silny dyktuje prawa na morzu.

Od czasów żeglarstwa typy okrętów bojowych stale się zmieniały, w przeciwieństwie do jednostek pomocniczych. Na wszechpotężną artylerję odpowiedzią był pancerz; przegródki w dnie i bokach, szybkostrzelna średniego kalibru artylerja i siatki plastrowe przeciwstawiały się torpedom. Dla przeciwdziałania natarciu niszczycieli, występowały okręty linjowe z niszczycielami, podtrzymywanemi krążownikami. Przeciw nurkowcom zastosowano podsłuchy i głębokie ładunki i na koniec przeciw samolotom wprowadzono obszary obronne z działami przeciwlotniczemi. Z tego wszystkiego najbardziej decydujące znaczenie posiadają obecnie torpeda i bomba.

(c. d. n.)

SPORT

OFICERSKI YACHT KLUB

Uchwałą Walnego Zebrania, Wojskowy Klub Sportów Wodnych, przemianowany został na „Oficerski Yacht-Klub Rzeczypospolitej Polskiej“, z siedzibą w Warszawie.

Komandorem Klubu został płk. Spałek, zast. szefa dep. inżynierji i saperów M. S. Wojsk.

Komandorem yachtingu a zarazem wicekomandorem Klubu, z przydziałem spraw morskich, został gen. M. Zaruski.

Klub zamierza na wiosnę b. r. rozpocząć prace nad budową własnej siedziby na Helu, na co od Ministerstwa P. i H. uzyskał już odpowiedni teren.

KURS WIEDZY ŻEGLARSKIEJ.

Z inicjatywy Oficerskiego Yacht-Klubu R. P. powołano do życia specjalną Komisję złożoną z delegatów wszystkich klubów żeglarskich. Komisja zajmie się przygotowaniem kursu wiedzy żeglarskiej według programu przyjętego w Ośrodku Morskim Państw. Instytutu Wychowania Fizycznego w Gdyni. Przewodniczącym Komisji Kursowej i inicjatorem samego kursu jest Generał Marjusz Zaruski. Kurs będzie trwał prawdopodobnie do połowy maja od wczesnej wiosny roku bież

Na kursie wykładane będą następujące przedmioty: 1) budowa yachtu, 2) omasztowanie, 3) olinowanie, 4) ożaglenie, 6) praktyka morska, 6) nawigacja, 7) locja, 8) prawo drogi, 9) sygnalizacja, 10 meteorologja morska, 11) etykieta yachtowa i 12) prawo morskie.

Na kurs przyjmowani będą kandydaci posiadający tytuł sternika śródlądowego. Na kurs wyższy — kapitana yachtu Żeglugi Morskiej — kandydaci posiadający stopień sternika yachtu żeglugi morskmiej.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

LOGOGRYF — POTĘGA MORZA

Gdynia, *dwudziestydrugi* morski w dale świata,
Jest dziś naszym *dziesiątym*, co z globem nas brata,
Co zdobyć zaufania pomaga nam szańce,
Śląc *szóste* swych okrętów w morza wszystkie krańce. —

Pierwsza nasza, choć skromna, lecz słynie szeroko,
Z całą *wstecz siódmą* łączy, bo—gdzie Orinoko,
Zambezi, Cejlon, Sydney, czy brzegi La Platy,
Tam już się pojawiały polskiej floty chwaty:

Nasza *„czwarta"*, choć młoda, lecz „wilcy" już starzy,
Co nie są nic od innych gorsi marynarzy. —
Pilnujmy wszyscy morza jak oka źrenicy,
By wroga *osiemnasta* nas — niby w pętlicy —
Nie zdusiła... *szesnastej* tyle nam mieć trzeba,
Aby nas nie zgryziono, jak okruchę chleba,
Trzynasty znaleźć muszą w nas „mili" sąsiedzi,
Czy z nich który na morzu, czy na lądzie siedzi,
Trzydziestepierwsze późne niewiele pomogą,
Gdy, jak ryby swawolne, wpadniemy w sieć wrogą...
Dwadzieściajeden czycha ten *dwudziestyczwarty*,
By nanowo nas wepchnąć w swój Ereb otwarty. —
. . . .
Chciałbym, by słowa moje wszystkie polskie domy
Zrozumiały, by nie jak *piąty* pustej słomy
Był „sensus" logogryfu, a jeśli na *wsteczne*
Piętnaste słowa padnie me ziarno serdeczne
I śród *dwudziestychszóstych* ojczystych da plony,
To niech wieść leci dobra w Polski wszystkie strony,
Że *dwudziestydziewiąty* odtajał uporu,
Że sens zdrowy zapukał do chaty i dworu,
I, że tylko *trzydzieści* w bezbrzeżnej głupocie
Wolą tkwić bez idei — niby kołki w płocie. —
Czternaście... Kto nie widzi co dobre dla kraju,
Tego nic nie *jedenaście*, bo kto ma w zwyczaju
Tylko swem *trzeciem* własnem zajmować czas cały,
To dać mu lepiej spokój — pożytek zeń mały;
Taki, jako *dwudziesty*, lub jak inne pryszcze
Rośnie na ciele Polski, nikt z niego nie zyszcze. —
Dziewiąta nić żywota i nić losów przędzie,
Egoistom przędź taka szczęścia nie zdobędzie,
Nad *siedmnastą* pośmiertną nie wzejdą im kwiaty,
Bo sławy nie nabędą za żadne dukaty. —

Dwudziestepiąte wsteczne milkną moich wierszy,
Mam nadzieję: — wskazały Wam horyzont szerszy,
Ósmi resztę dograjcie, jak możecie, w duszy,
Wierzę, że niejednego ten logogryf wzruszy,
Że *drugi*, bez zbyt długich i mocnych wykrętów,
Zawładnie wnet miłością do polskich okrętów,
Dwudziestyósmy tego niechaj pewny będzie,
Że po całej Ojczyźnie głos zasłyszym wszędzie,
Iż jedyna *dwudziestatrzecia* (gdyś ciekawy)
To wysupłać najwięcej dla „Daru Warszawy"
. . . .
O ty *dwudziestasiódma*, Gdynio! — Polski chwało!
Proś z nami Boga, aby najprędzej się stało,
Że na morzu nastanie dla Polski wiek złoty,
Gdy na *wstecz dziewiętnastą* wypłyną drednoty
Z polskich stoczni i portów, co uwierzyć zmusi,
Że „Polska to rzecz wielka", której nikt nie zdusi. —
. . . .
A teraz w rozwiązanie — niby w jasne słońce
Spójrzmy... wtedy ujrzymy, że dwa brzeżne końce
Czytane zgóry na dół dadzą sensu Eden,
Który w sercu swem nosi dziś Polak nie jeden. —
Na tem *dwunasty* wreszcie ogłasza finale,
Wierząc, że rozwiążecie całość doskonale. —

Henryk Pianowski.

Zgłoski logygryfu.

a, a, a, a, af, ąim, bel, brem, bą, bom; ci; ci; cje; de, djo, do, do, dy, eiz, eks, ęl, fo, gle; go; gry; i; i in. jo, ka, leż, li, lo, lot, ła, ła, młot, mi; mo; mon; mor; mróz. my, na, ne, no, nów, o, o, o, o, o; pa; pi; pór; ra. rach., rem, rok, rób, sto, świe, to, to, trud, wa, wia; wo; wód; wy, yd, yw, za, zja, sa.

Rozwiązania należy nadsyłać do dnia 22 stycznia r. b.

Bonzio ma głos...



Ludzie kochane!

Trochę zadużo u Trybulki wypiłem tego paskudśtwa, co wy wodą życia nazywacie i w głowie mi się kręci. Powiadam wam, strasznie śmiesznie cały świat mi się przedstawia... cały świat urżnął się i w kółko się kręci, tylko ja jestem trzeźwy. Wiadomo — Nowy Rok — wszyscy pijani.

Dopiero teraz widzę, jak bardzo jesteście podobni do małp, które na Borneo widziałem. Ależ wy, małpy jesteście — ludzie leśni — orangutangi, tylko, że nosicie ubrania, a tamci nie noszą.

Jednak utangi lepsi są od was, bo nie mają złośliwości: pół dnia coś ciamkają, a jak najedzą się, oddają się kontemplacji. Siedzą dobrotliwie i myślą?

A wy? jak najecie się — jeden dla drugiego obmyślacie jakieś świństwa — to tak, jak te małe małpy makaki — wiecznie w ruchu, wiecznie w kłótni, co chwila jedna drugą szczypie albo za ogon ciągnie. Nie gniewajcie się moi drodzy, to ten Trybulka, stary utang, mnie waszą wodą napoił i wszystko mi na Borneo przerobił.

No, nie Borneo?

Czy nie rzucacie się gromadą na jednego, jeżeli widzicie, że on jest słabszy? Czy nie wydzieracie sobie wzajemnie banana — koncesji, nie oglądając się na to, czy banan słusznie wam się należy?

Czy nie zmykacie co tchu, kiedy silniejszy zwierz wam zęby pokaże? Moi mili, kochani ludkowie, tak mi mieszkańców dżungli przypominacie że w tej chwili sam nie wiem, gdzie jestem: w Polsce, czy na Borneo?

A dobrze tam było. Zaprzyjaźniłem się z jednym malajskim niedźwiadkiem — to poczciwe stworzenie! jemu tylko daj owoców i miodu — wszystko zrobi dla ciebie! a potem będzie godzinami się bawił i fikał kozły. Wy tego nie potraficie, gdzie wam do malajskiego niedźwiadka!

Ziemia mi się pod nogami kołysze, — widocznie sztorm się już zaczął... Prawo na burtę, lewo na burtę, tak trzymać, utangi zatracone! Jak wezmę aparat za drugi koniec, to was wszystkich odrazu sfotografuję i co? Wstyd będzie! Popiliście się wszyscy i za kudły ciągacie się po ziemi...

Albo ot co! Marsz, wszyscy, chodźcie za mną na okręt, zawiozę was na Borneo!

(3-1)

REGULAMIN
WOJEWÓDZKIEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ w ŁODZI

1. W łódzkiem Województwie, w jego siedzibie, istnieje jako organ Głównego Komitetu Floty Narodowej „*Wojewódzki Komitet Floty Narodowej*".

2. Zadaniem Wojewódzkiego Komitetu jest:

   a) uświadamianie społeczeństwa na terenie Województwa o konieczności posiadania silnej floty morskiej,

   b) organizowanie Komitetów Powiatowych, kontrola ich działalności i akcji w całem Województwie.

3. W skład Wojew. Komitetu wchodzą przedstawiciele:

   a) władz państwowych II instancji,
   b) duchowieństwa,
   c) władz komunalnych miasta wojewódzkiego,
   d) władz wojskowych,
   e) szkolnictwa,
   f) organizacyj zawodowych,
   g) instytucyj finansowych,
   h) stowarzyszeń społecznych, oświatowych i t. p.
   i) prasy lokalnej,
   j) Komitetów powiatowych.

4. *Organami* Wojew. Komitetu są:

   a) Przewodniczący Wojew. Komitetu.
   b) Ogólne Zebranie,
   c) Zarząd,
   d) Komisja Rewizyjna.

5. Przewodniczącym Wojewódzkiego Komitetu jest każdorazowy Wojewoda, który sam, lub przez delegowanego zastępcę, reprezentuje Woj. Kom., zwołuje i przewodniczy Ogólnemu Zebraniu, proponuje skład Zarządu, kontroluje i czuwa nad działalnością organów Woj. Kom. i akcją w calem Województwie.

6. W skład *Ogólnego Zebrania* Wojew. Kom. wchodzą osoby na wniosek Wojewody oraz przez Ogólne Zebranie na wniosek jednego z członków kooptowane.

   Ogólne Zebranie zwołuje Przewodniczący raz na rok, (kwartał).

   Na umotywowany wniosek Komisji Rewizyjnej, lub na żądanie Zarządu winno być zwołane nadzwyczajne Ogólne Zebranie.

   Do kompetencji Ogólnego Zebrania należą:
   a) ogólne dyrektywy działalności Woj. Kom.,
   b) rozpatrywanie działalności Zarządu i ewent. udzielanie mu absolutorjum,
   c) zatwierdzanie wniosków Komisji Rewizyjnej,
   d) wybory członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej,
   e) wnioski, dotyczące zmiany statutu i regulaminu.

   Uchwały ogólnego Zebrania Zarząd przedkłada do wiadomości Głównego Komitetu Floty Narodowej.

7. Zarząd składa się z 6 osób, z tych 5 wybranych przez Ogólne Zebranie na 1 rok.

   Przewodniczącym Zarządu jest z reguły Wojewoda. O ile z pewnych powodów jest niemożliwe Zarząd wybiera z pośród siebie:

   a) przewodniczącego,
   b) jego zastępcę,
   c) skarbnika,
   d) sekretarza — referenta organizacyjnego,
   e) referenta propagandy.

   Ponadto w skład Zarządu wchodzi Inspektor Wojew. Kom.

8. *Do zakresu działania Zarządu należy:*

   a) organizowanie, koordynowanie i kontrola działalności Komitetów Powiatowych, Miejskich (miast wydzielonych) a także Kół lokalnych,
   b) organizacja źródeł finansowych,
   c) propaganda;
   dla celów tych Zarząd może tworzyć odpowiednie sekcje i kooptować do nich nowych członków;
   d) rachunkowość (skarbnik) i biurowość (sekretarjat).

9. Inspektora — wyznacza i odwołuje Przewodniczący Gł. Kom. Fl. Nar. na wniosek Przewodniczącego Wojew. Kom.

Obowiązkiem jego jest:
   w kontakcie z Przewodniczącym i Zarządem organizowanie i kontrolowanie Komitetów Powiatowych i Miejskich, w razie potrzeby i Kół lokalnych; ewentualnie wykonywanie innych czynności, wchodzących w zakres działalności Zarządu.

10. Zadaniem *Komisji Rewizyjnej,* składającej się z 5 osób. wybranych przez Ogólne Zebranie na 1 rok, jest badanie rachunkowości i sprawozdań finansowych Zarządu i przedkładanie odnośnych wniosków Ogólnemu Zebraniu. Komisja Rewizyjna ma prawo i obowiązek na żądanie Przewodniczącego dokonać każdej chwili rewizji książek, rachunków, dochodów etc.

11. Wszystkie *fundusze* i cały *majątek,* zebrany przez Woj. Kom. są własnością Komitetu Floty Narodowej, powołanego Ustawą z dnia 16 lutego 1927 r. i jako takie, nie mogą być zużytkowane na żaden inny cel, sprzeczny z wymienioną ustawą. Na rzecz Komitetu Floty Narodowej, Warszawa, Elektoralna 2, konto czekowe P.K.O. Nr. 30, przelewa się wszelkie fundusze, zebrane i zdeponowane w Wojew. Komitecie.

   Na fundusze te mogą się składać:
   a) wkładki członków Wojewódzkiego Komitetu,
   b) wszelkie dochody i ofiary, zebrane przez Wojew. Kom.,
   c) miesięczne wpływy z Komitetów Powiatowych i Miejskich,
   d) wpływy z ewentualnej likwidacji akcyj członków korespondentów.

   Wszelka gotówka ma być składana na konto Wojewódzkiego Komitetu w jednym z Banków i co miesiąc przelewana do Centrali na konto P.K.O. Nr. 30, po potrąceniu pewnej, z Centralą uzgodnionej kwoty na potrzeby Wojewódzkiego Komitetu (pensja Inspektora i t. p.).

12. *Sprawozdania Wojewódzkiego Komitetu.*

   Raz na miesiąc, do ostatniego dnia m-ca, Woj. Komitet przesyła Centrali treściwe sprawozdanie za ubiegły miesiąc, obejmujące całokształt pracy w każdym kierunku na terenie całego Województwa, *zamierzenia na* przyszłość najbliższą, ewentualne *wnioski,* oraz szczegółowe wyjaśnienia znaczniejszych pozycyj kasowych, dotyczących tak Komitetów Powiatowych, czy ewent. gospodarki Kół lokalnych, jak i samego Komitetu Wojewódzkiego.

   Ponadto Komitet Wojewódzki przesyła Centrali do ostatniego dnia w m-cu sprawozdanie za ubiegły miesiąc, *według powiatów.*

PABJANICE



Prezydent m. Pabjanic, p. Aleksander Orłowski.

Pabjanice (45.000), położone nad rzeczką Dobrzynką, dopływem Warty przez Ner i przy linji kolejowej Łódź-Kalisz są miastem przemysłowem.

Przemysł tkacki rozpoczął swą działalność na początkach XIX wieku. — W roku 1825 liczba warsztatów wzrosła z 10 na 33. Z chwilą wybudowania kolei warszawsko-kaliskiej, wprowadzenia maszyn parowych i komunikacji tramwajowej z Łodzią przemysł, a tem samem i miasto, rozwija się niepomiernie, dochodząc w latach 1913 i 1914 do pełni rozwoju. Okupacja zrujnowała miasto i podcięła przemysł.

Poza drobnym przemysłem chałupniczym istnieją wielkie fabryki, jak Tow. Akc. Krausche i Ender, Kindler, Dobrzynka, S-ka Akc. Pabj. Fabr. Papieru R. Saenger, Pabj. Akc. Tow. Przem. Chemicznego i t. d.

Z budowlanych zabytków przeszłości istnieją: stary zamek, w stylu renesansu krakowskiego zXVI wieku, mieszczący obecnie biura magistratu i kościół parafjalny z XV wieku, kilkakrotnie po pożarach przebudowywany.

Z nowych budowli wymienić należy monumentalne gmachy szkoły rzemiosł i szkoły powszechnej imienia Piramowiwicza, wybudowane w ostatnich latach.

Miasto wydzielone zostało z powiatu w roku 1919, po wydaniu dekretu o samorządzie miejskim.

Stan finansowy miasta przedstawia się pomyślnie, gdyż miasto nie jest zadłużone. Dochody jednak miasta są stosunkowo do potrzeb jego niewystarczające. Dlatego też zarząd miasta, posiadając tak trudne zagadnienie do rozwiązania stosować musi bardzo ostrożną, celową i rozsądną gospodarkę, by w ramach możliwości finansowych miasta zaspokoić jaknajprędzej szereg nowoczesnych jego potrzeb, jak bruki, kanalizacja, wodociągi, rozbudowa instytucyj opieki społecznej, rzeźnia i t. d. oraz zatrudnieniu licznych rzesz bezrobotnych, bez poważniejszych wstrząsów i narażania gminy i obywateli na nadmierne ciężary.

Dotychczasowem działalność przedstawia się częściowo, z konieczności dość skromnie: przeprowadzenie elektryfikacji miasta, przygotowania planów kanalizacyjnych, rozpoczęcie budowy domu dla bezdomnych, wybudowanie większego kompleksu gmachów szkoły powszechnej im. Piramowicza, wybrukowanie kilku ulic, budowa mostu na rzece Dobrzynce, wybudowanie rzeźni eksportowej i łaźni, uporządkowanie i powiększenie plantacyj.



p. Jabłoński Roman Józef naczelnik biur magistratu.

Obecnie samorząd nie może rozwinąć szerszej działalności z powodu ostrego kryzysu gospodarczego.

Prezydentem miasta jest p. Aleksander Orlowski ur. w r. 1881 w pow. brzezińskim. Studja kończył zagranicą. Jest Inżynierem z zawodu. Po raz trzeci zasiada na fotelu prezydenta miasta.

Tomaszów Mazowiecki

Miasto Tomaszów Maz. posiada wybitnie charakter przemysłowy. Nadaje mu swój wyraz przedewszystkiem przemysł włókienniczy. Przemysł zniszczony podczas wojny przez wywiezienie maszyn, odbudował się po wojnie. Na terenach ziem polskich Tomaszów Maz. posiada jedyną dobrze postawioną fabrykę sztucznego jedwabiu. Mając odpowiednie rynki zbytu, rozbudowuje się w bardzo szybkiem tempie. Poza przemysłem włókienniczym i sztucznego jedwabiu na terenie Tomaszowa rozwinięty jest przemysł jutowy produkujący dywany, a dalej posiada cały szereg innych gałęzi przemysłu.

Dzięki samoistnym dostatecznym funduszom, tudzież pożyczkom ze strony państwa na terenie Tomaszowa rozwinąć mógł szerszą działalność samorząd miejscowy. Prócz całego szeregu prac podjętych nad uporządkowaniem miasta, władze samorządowe prowadzą znaczne roboty inwestycyjne. Prócz gmachu Banku Polskiego, wybudowanego w statnich czasach, wzniesiono i w dalszym ciągu prowadzi się budowę gmachów szkolnych, również wzniesiono gmach magistratu, który należy do rzędu okazalszych budowli w miastach Polski.

Tomaszów Mazowiecki stoi wysoko pod względem kulturalnym i posiada kilka zakładów średnich ogólnokształcących, seminarjum nauczycielskie i szkołę średnią handlową.

O rozmachu prac samorządu świadczyć mogą następujące projekty: budowa w czerwcu r. b. mostu na Wolbórce żel. bet., budowa szkoły powszechnej 7 kl. w Starzycach (przedmieście Tomaszowa), dróg bitych i chodników według kosztorysu 17.000 mtr. nowych i naprawa starych, budowa domów robotniczych. W roku bieżącym magistrat otwiera publiczną bibljotekę (przeznaczył 20.000 zł.).

Budżet na opiekę społeczną wzrosł w tym roku zgórą o 140% Rada miejska zdaje sobie sprawę, jak wiele potrzeba celem podniesienia szkolnictwa powszechnego; utrzymuje przedszkodla, kursy dla analfabetów, subsydjuje miejskie szkoły średnie.

Majątek, oszacowany w kwietniu na 3 miljony zł., nie jest obdłużony.

Miasto posiada rzeźnię miejską, łaźnię, gazownię (przeds. pryw.), elektrownię (prąd będzie otrzymywać miasto z tow. belgijskiego w Piotrkowie). Szpital miejski i zakaźny na 120 łóżek, przeprowadza się rozbudowę rzeźni.

Tomaszów liczy około 40 tys. Prezydent miasta zwraca wiele uwagi na estetyczny wygląd miasta.

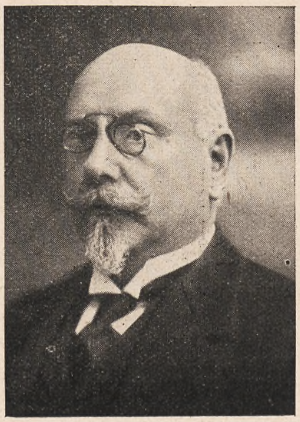
W bliskości Tomaszowa znajduje się letnia rezydencja p. Prezydenta Rzplitej — Spała.

Prezydentem miasta jest p. Wacław Smulski.

Prezesem Rady miejskiej jest p. Alfons Dzięciołowski, prof. gimn. w Tomaszowie.

Towarzystwo Akcyjne Pabjanickich Fabryk Wyrobów Bawełnianych

KRUSCHE i ENDER



Feliks Krusche
Prezes Zarządu Tow. Akc. Pabjanickich Fabryk Wyrobów Bawełnianych.

Fabryka została założona w roku 1826 przez ś. p. Benjamina Krusche i składała się początkowo z ręcznej tkalni i farbiarni towarów wełnianych i półwełnianych: krosna mechaniczne zostały sprowadzone w roku 1857. Przez blisko pół wieku fabryka była wyłączną własnością założyciela i prowadzona pod jego firmą. W roku 1874 wstąpił do przedsiębiorstwa jako wspólnik ś. p. Karol Ender i firma została przemianowana na „Krusche i Ender". Od tego czasu datuje się potężny rozwój fabryki.

W końcu ósmego dziesiątka lat zaczęto wyrabiać towary białe oraz kołdry, t. zw. zefirowe, nie wyrabiane wówczas jeszcze przez żadną z krajowych fabryk. Produkcja tych kołder stale ulepszana, doszła wreszcie do takiej doskonałości, że zjednała fabryce powszechne uznanie klienteli i do dziś dnia stanowi specjalność firmy.

Szczupłe ramy spółki firmowej nie wystarczały już dla tak dużego przedsiębiorstwa, przeto przekształcono je w roku 1899 na „Towarzystwo Akcyjne" z kapitałem zakładowym rubli złot. 3.500.000. Fabryka stanęła w rzędzie pierwszych tego rodzaju zakładów przemysłowych w kraju, zatrudniając 4.400 robotników. Wybuch wielkiej wojny w roku 1914 powstrzymał dalszy rozwój i działalność przedsiębiorstwa. Pomijając miljonowe straty u dłużników na obszarze b. cesarstwa rosyjskiego (2 miljony rubli złotych), rząd niemiecki przez władze okupacyjne zarekwirował bez jakiegokolwiek odszkodowania następujące ilości surowca, towarów i różnych materjałów:

6.422 bele bawełny, 164.182 kg. przędzy, 6.700,000 metrów tkanin, 304. 255 sztuk kołder, 2.830 walców miedzianych, motory, maszyny, pasy i artykuły techniczne — ogólnej wartości 11.340.000 franków złotych.

Pomimo tak olbrzymich strat i wyrządzonych szkód, fabryka po zakończeniu wojny została uruchomiona częściowo już w roku 1918, natychmiast po wyjściu okupantów. Początkowo pracowano wyłącznie na potrzeby rządu, dostarczając surówkę do „PUZAP'U". Stopniowo jednak zaczęto produkować i na własny rachunek, uruchamiając coraz to inne działy przedsiębiorstwa. Obecnie pracuje cała przędzalnia cienkoprzędna na dwie zmiany. 80 proc. krosien tkalni, również na dwie zmiany, połowa maszyn drukarskich, cała farbiarnia i wykończalnia, którą ostatnio znacznie rozszerzono.

Obecna produkcja przekroczyła normy przedwojenne, mimo to, że pracuje obecnie 16 proc. robotników mniej, niż przed wojną. Tak doskonałe rezultaty osiągnęła fabryka jedynie dzięki gruntownej reorganizacji metod pracy i zastosowania do produkcji najnowszych zdobyczy techniki.

Specjalną troskę firma zwracała na eksport towarów, który w roku 1932 dosięgał 20 proc. produkcji. Niestety niepomyślne warunki gospodarcze, brak traktatów handlowych (wysokie obciążenie podatkowe, nadmierne świadczenia socjalne, jak również konkurencja zagranicy) wstrzymały ten rozwój, tak że firma wywozi obecnie zaledwie 10 proc. produkcji.

Stna przedsiębiorstwa przedstawia się w chwili obecnej w sposób następujący:

Kapitał zakładowy firmy wynosi złotych w złocie 9.310.000 (Rbl. 3.500.000 po 2.66). Terytorjum fabryczne zajmuje obszar 87 ha. Fabryka zatrudnia około 4.000 robotników, posiada 12 kotłów parowych, 6 dużych maszyn parowych o sile 3.100 HP., 130 silników elektrycznych o sile 2330 HP., 47.916 wrzecion cienko-przędnych, 7.916 wrzecion odpadkowych i 1.756 krosien, prócz tego własną elektrownię i gazownię.

Przedsiębiorstwo, starając się w miarę możności zaspokoić najelementarniejsze wymagania życia codziennego i kulturalnego robotnika posiada:

39 domów robotniczych, dostarczających, mieszkania 280 rodzinom, własne ambulatorjum, łaźnie i wanny z 28 kabinami, pralnię, bibljotekę i czytelnię, klub i boiska sportowe oraz orkiestrę.

Fabryka wyrabia wszelkie tkaniny bawełniane: białe, kolorowe, tkane, farbowane i drukowane, specjalność zaś firmy stanowią:

towary białe bieliźniane,
kołdry wszelkiego rodzaju,
muśliny,
barchany i flanelę,
obrusy, chustki i inne.

Firma posiada własny skład w Łodzi, składy komisowe w Warszawie, Lwowie, Poznaniu i Równem oraz przedstawicielstwa w Wilnie, Gdańsku, Rydze (Łotwa), Wiedniu, Hamburgu i Smyrnie.

Zarząd firmy, mający siedzibę w Pabjanicach, stanowią pp.:

Feliks Krusche — prezes
Karol Ender — wiceprezes
Teodor Ender — wiceprezes
Stefan Ender — dyrektor
Włodzimierz Bagun-Bersin — dyrektor
Robert Arlet — dyrektor.

Trzeba zaznaczyć, że po obopólnem porozumieniu nastąpiło połączenie wyżej wspomnianej firmy z firmą „Mszczonicka Manufaktura Teodor Ender Spadkobiercy" i odtąd oba te pokrewne i zjednoczone Zakłady będą prowadzone razem pod firmą „Krusche i Ender".

Sprostowanie

W Nr. 17—18 naszego pisma na str. 22 w artykule o „Wystawie Obrazów Wiesława Poznańskiego" powinien być podpis H. L., co niniejszym prostujemy.

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW

Komitetu Floty Narodowej

Wkładka 1 złoty rocznie

Zebrane kwoty na terenie m. st. Warszawy — będą użyte na budowę okrętu wojennego

„DAR WARSZAWY"

Wpłacajcie na konto czekowe P. K. O. Nr. 16080, lub do Biura Stoł. Komitetu Floty Narodowej. Senatorska 14 (Magistrat)

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała 1 złoty rocznie na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

Nr. 2 ukaże się 1-go lutego 1932 r.

Prenumerata roczna zł. 13. Nadsyłanych rękopisów Redakcja nie zwraca.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł. Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.